

ASES ALEMANES DE LA CAZA NOCTURNA DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones delPrado
OSPREY AVIATION

ASES ALEMANES DE LA CAZA NOCTURNA EN LA II GUERRA MUNDIAL

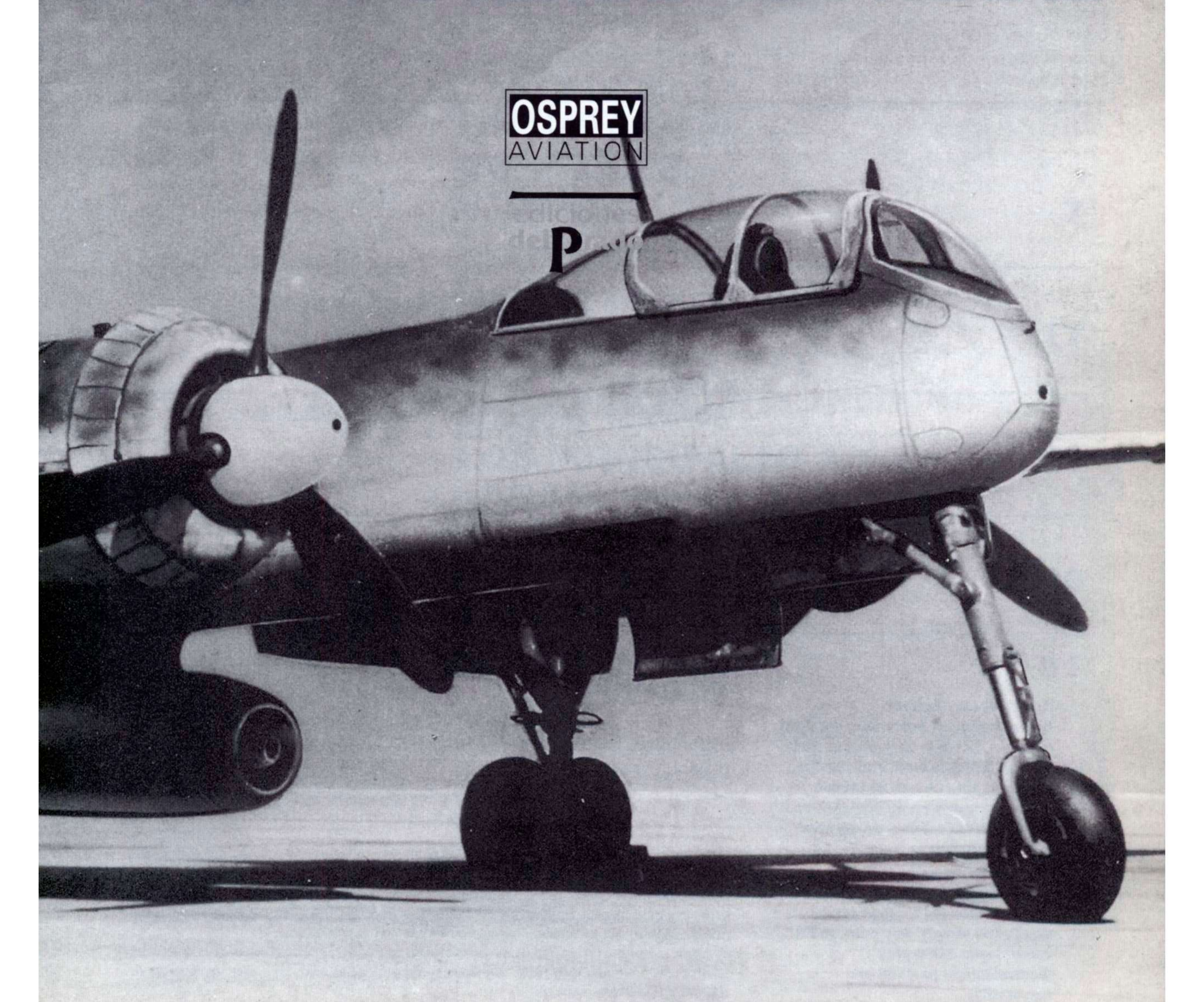

EE

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 11

ASES ALEMANES DE LA CAZA NOCTURNA EN LA II GUERRA MUNDIAL

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *German Night Fighter Aces of World War 2*
Texto de: Jerry Scutts
Diseño de cubierta: Iain Wyllie
Perfiles de los aviones: John Weal
Diseño de las figuras: Mike Chappell
Dibujos en escala: Mark Styling

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-303-4

Ilustración de portada:
Heinz-Wolfgang Schnaufer, el piloto con más derribos en su haber de la *Nachtjagd* (caza nocturna), realiza una maniobra con su Bf 110G-4 hasta colocarse en su posición de ataque favorita, antes de derribar otro Lancaster y acercarse más a su récord final de 121 derribos. Schnaufer prefería atacar los bombarderos Avro desde atrás, donde "su silueta posterior podía verse desde 2.500 pies" (Ilustración de portada por Iain Wyllie)

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

La *Nachtjagd* (fuerza de caza nocturna), probablemente la rama de la Luftwaffe más eficaz durante la guerra, causó constantes bajas entre los aviones aliados (en su mayoría bombarderos de la RAF) durante la mayor parte de la II Guerra Mundial. A pesar de combatir contra un fiero enemigo, y de disponer de una prioridad inferior a la merecida en cuanto a aviones y personal, esta fuerza nunca se apartó de su misión. Esto fue algo inicialmente frustrante para las tripulaciones, ya que la existencia en sí de una fuerza defensiva de cazas nocturnos era anatema para el credo del Tercer Reich, cuyos líderes exigían a la Luftwaffe una actitud casi totalmente ofensiva. Las antiguas tripulaciones de *Zerstörer* que pasaron a formar el núcleo de la *Nachtjagd* llegaron incluso a considerar que tal cambio de destino era equivalente a un castigo. Justo cuando la Luftwaffe estaba dispuesta a atacar Inglaterra, y probablemente a cubrirse de gloria en combate contra la RAF, estos hombres bien entrenados se veían apartados del emocionante combate diurno contra un adversario de su envergadura. Pero a medida que se desarrolló la desastrosa y prolongada *Kanalkampf* (la Batalla de Inglaterra), las tripulaciones de *Zerstörer* se dieron cuenta enseguida de que era muy probable que aquel destino en la *Nachtjagd* les hubiese salvado la vida.

Los derribos de bombarderos de la RAF a manos de los cazas nocturnos siguieron aumentando, pero la tarea de anular a los atacantes era mucho menos fácil para los alemanes de lo que podían suponer las desdichadas tripulaciones de bombarderos Blenheim, Whitley, Wellington y Hampden, sometidas a dicho castigo. Las tripulaciones de caza nocturna que lograron los primeros éxitos contaron con la valiosa ayuda de sus colegas en tierra, a cargo de los reflectores y las baterías antiaéreas.

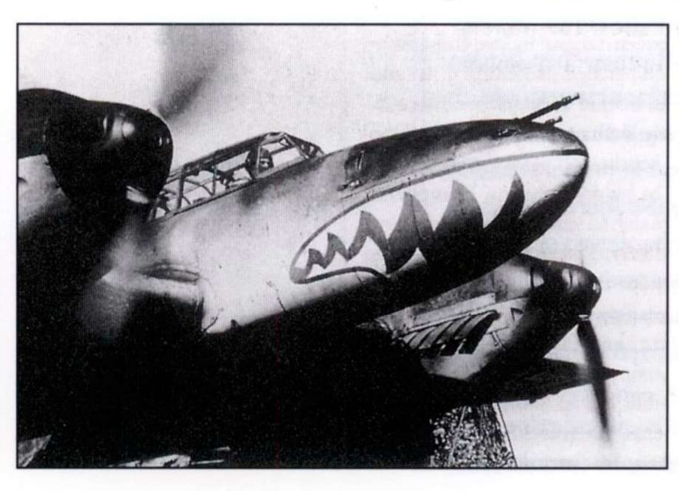
La ampliación del Mando de Bombarderos con mejores aviones se topó con la incorporación a los cazas nocturnos alemanes de un radar aéreo de interceptación que aumentó considerablemente las posibilidades de lograr derribos certeros. Pero a pesar de todos sus esfuerzos, los defensores rara vez lograron superar el diez por ciento de derribos sobre el total de la fuerza atacante. Esto significa que eran demasiado numerosos los bombarderos que lograban superar dicha defensa, devastando las ciudades alemanas noche tras noche, semana tras semana, conforme a la política de bombardeos en la zona que puso en práctica el gabinete de guerra británico. Esta ofensiva, combinada con las operaciones diurnas de los bombarderos norteamericanos, fue minando de forma lenta pero segura la capacidad de la industria alemana para soportar el esfuerzo bélico.

Al igual que otras ramas de la Luftwaffe, la *Nachtjagd* dio lugar a sus Experten, un selecto grupo de pilotos que descollaron sobre el resto, en buena parte gracias a los esfuerzos de sus Bordfunkeren (operadores de radar y radio) que les condujeron hasta posiciones ventajosas para el derribo. La Luftwaffe se encontró en una situación tan desesperada que dichas tripulaciones se vieron abocadas a luchar hasta que el desgaste, o la extenuación, les hizo sucumbir.

Esta obra no pretende ser en absoluto una historia detallada de la *Nachtjagd*, sino que se centra en algunas de las técnicas operativas utilizadas y en las experiencias de varias de sus principales tripulaciones.

CON LUCES Y ARMAS

Las fauces de tiburón decoraban numerosos aviones durante la guerra, pero pocas tan sorprendentes como la mandíbula abierta de par en par de un "Haifisch" en los Bf 110 del II./ZG 76, origen de muchos aviones y tripulaciones del NJG 1. En la imagen, un Bf 110C está calentando motores bajo una red de camuflaje. La decoración de la boca de tiburón se mantuvo durante algún tiempo en diversos aviones del ZG 76 transferidos al arma de caza nocturna; en algunos casos, los dientes blancos se volvieron a pintar de negro, el color estándar de los cazas nocturnos durante los primeros años de la guerra. Da la impresión de que estos Bf 110 con boca de tiburón, provenientes del II./ZG 76, representaban la mayoría de aviones de la *Nachtjagd,* aunque puede ser que apareciesen más a menudo al considerarlos más fotogénicos que los aviones simplemente pintados de negro. Y era necesario generar propaganda positiva de la nueva fuerza de caza de la Luftwaffe... (Hans-Joachim Jabs)



En las postrimerías de la I Guerra Mundial, los alemanes llevaron a cabo algunos experimentos a pequeña escala centrados en la interceptación visual nocturna de bombarderos enemigos. Tales experimentos se reanudaron tras la creación de la Luftwaffe en 1935, y las pruebas realizadas con una serie de cazas monomotores (en particular el Arado Ar 68, Heinkel He 112 y Messerschmitt Bf 109) dieron resultados prometedores pero poco concluyentes. Si se coordinaban bien con los reflectores y disponían de comunicaciones fiables por radio, los pilotos podían alcanzar con cierta facilidad a los bombarderos más lentos, acercarse a ellos y en muchas ocasiones lograban demostrar que, si se hubiese tratado de una situación de combate real, los podrían haber derribado. Se consideraba que la cooperación de las unidades antiaéreas, como parte integrante de la Luftwaffe, sería fundamental en la destrucción de los bombarderos nocturnos. Sin embargo, pocos oficiales de la Luftwaffe, desde el Reichsmarschall Hermann Göring hacia abajo en el escalafón, pensaban que todo esto pudiese llegar a ser necesario.

Este estado de opinión hizo que se pasase por alto la preocupación existente a nivel internacional ya antes de la guerra respecto de los bombarderos; las fuerzas aéreas se centraban en su cometido de fuerza ofensiva, atacante, y la Royal Air Force y la Luftwaffe no eran una excepción. Mientras que el arma aérea alemana optó por crear una fuerza de bombarderos medios de corto alcance, los bombarderos británicos se diseñaron poniendo mayor énfasis en su radio de acción y en la capacidad para alcanzar objetivos en Alemania. Eran además tan modernos como los modelos equivalentes en cualquier otra parte, especialmente en lo que respecta a sus torretas motorizadas de artillería defensiva, y el 3 de septiembre de 1939, el Mando de Bombarderos contaba con 23 escuadrones de primera línea con 280 aparatos aproximadamente.

Desde el inicio de las hostilidades, la RAF empezó a atacar de día objetivos seleccionados, y los alemanes respondieron con una red integrada de defensa compuesta por la detección mediante radar, los cazas y la artillería; lograron interceptar con éxito a bastantes bombarderos, generalmente en condiciones de mala visibilidad diurna más que durante la noche. El número de bajas hizo que la política británica de bombardeos se decantase por los ataques nocturnos y se abandonasen los bombardeos diurnos, si bien se siguieron efectuando durante algún tiempo operaciones "ocultas por las nubes".

Durante los primeros meses de la guerra, la defensa alemana con cazas dependía del Bf 109; a pesar de ser un excepcional caza diurno, no era desde luego el más fiable aparato para efectuar salidas noc-

turnas de interceptación. Al operar en combinación con los reflectores, los paneles planos de plexiglás de la cabina del piloto reflejaban el resplandor de los reflectores con tal eficacia que el desafortunado ocupante apenas podía ver el exterior. En algunas misiones, los pilotos se vieron obligados a retirar la sección lateral de la cúpula para lograr ver algo.

Al poner todo el énfasis en el ataque, la Luftwaffe reservó muy pocos aviones para el cometido de caza nocturno a comienzos de la guerra. La amplia reorganización previa a la guerra redujo todas las unidades de cazas con cierta experiencia práctica en la interceptación nocturna a un único *Gruppe*, en concreto el IV. *(Nacht)*/JG 2, dotado con el Bf 109D. Una *Staffel* de esta unidad se desplazó al aeródromo de Aalborg al completarse la invasión de Dinamarca, en abril de 1940, para compartir aquellas instalaciones con los Bf 110C del I./ZG 76 y con el I./ZG 1 de Wolfgang Falck. Muy pronto, los bombarderos de la RAF empezaron a atacar este aeródromo, y las unidades mencionadas efectuaron salidas de interceptación durante las primeras horas de la mañana y las últimas de la tarde, cuando contaban con suficiente luz.



Wolfgang Falck, el primer oficial jefe del NJG 1. Falck quedó sorprendido por la impresión que sacó el alto mando acerca de sus conocimientos de caza nocturna, tras un simple informe sobre las labores del I./ZG 1 en Escandinavia durante abril y mayo de 1940. No obstante, Falck acometió sus nuevas obligaciones con empuje y entusiasmo, lo que le permitió convertir la *Nachtjagd* en una fuerza mortífera (Toliver)

Falck descubrió que cuando los cazas disponían de instrucciones claras del control en tierra (GCI = Ground Control Interceptor) gracias a los rumbos marcados por el radar de tierra, era posible dirigirles con precisión hasta los bombarderos enemigos. Los pocos aviones de la RAF que logró alcanzar y derribar por lo que básicamente era una fuerza de defensa del aeródromo, fueron argumento suficiente para convencer a Falck y a otros pilotos, tales como Werner Streib, Walter Ehle y Martin Lutz, de que el Bf 110 podía convertirse en un eficaz caza nocturno. Falck dispuso de muy poco tiempo para demostrar su teoría, pues el ZG 1 se transfirió a Gutersloh en mayo, pero consiguió preparar un completo informe al respecto. Dicho documento fue muy bien recibido y señaló a Falck como toda una autoridad en caza nocturna.

INICIOS TITUBEANTES

A pesar del considerable esfuerzo de las tripulaciones del Mando de Bombarderos, los primeros vuelos sobre Alemania eran principalmente maniobras de "perturbación". Servían para mantener alta la moral de los británicos, al demostrar que la nación le devolvía los golpes al enemigo prácticamente de la única manera posible por aquel entonces. Los alemanes, por su parte, si bien quedaron sorprendidos, al principio, de que los británicos lanzaran panfletos sobre su territorio en lugar de bombas, comprendieron asimismo que los aviones enemigos lograban penetrar en su espacio aéreo impunemente. Pero el 11 y 12 de mayo de 1940 se produjo el primer bombardeo con explosivos de alta intensidad sobre una ciudad alemana; se trató de un ataque a pequeña escala de 37 aparatos sobre Mönchengladbach.

Más tarde, los días 15 y 16 de mayo, la RAF efectuó la primera misión de bombardeo estratégico contra la industria alemana. Se fijaron dieciséis objetivos en la cuenca del Ruhr, atacados por 99 bombarderos; el número de aparatos que enviaron superaba los 100 (también por primera vez), pues otros 12 aviones salieron a atacar centros de comunicación del enemigo en Bélgica. No lograron infligir grandes daños, y no cayó derribado ningún bombardero durante la acción.

En aquellos días no se hacían demasiados intentos de enviar sobre Alemania a los Blenheim, Hampden, Whitley y Wellington en formaciones,

oleadas o tandas sucesivas. Las tripulaciones solían actuar de forma individual, sin darse cuenta de que así se convertían en blancos ideales (aunque bastante erráticos) para los cazas nocturnos. Desde su punto de vista, no se daba mucha importancia a esta amenaza y la creencia más generalizada era que la inmensa mayoría de pérdidas se debían al fuego antiaéreo.

La primitiva doctrina alemana sobre interceptación nocturna, empleada por aquel entonces, seguía de manera más o menos fiel los parámetros generales ya establecidos en la I Guerra Mundial, que se vieron respaldados por los experimentos efectuados antes de la guerra. Dado que los reflectores eran por entonces una pieza "tradicional" en el proceso de interceptación nocturna, no se consideró necesario modificarlos en 1940. En consecuencia, cuando se formó la primera unidad de cazas nocturnos, se le asignó un regimiento de reflectores, junto con una plana mayor de *Ges*. Se estaban fabricando radares terrestres a buen ritmo, que de inmediato se instalaban para cubrir todas aquellas rutas de aproximación al territorio del Reich que pudiesen emplear los bombarderos enemigos.

El Oberst Josef Kammhuber, natural de Baviera, fue la persona encargada de supervisar la creación de la *Nachtjagdgeschwader* 1, OKL (*Oberkommando der Luftwaffe*), tras la creación previa del puesto de "Oficial del Aire para Cazas Nocturnos" en el Cuadro General de la Luftwaffe. Este cargo llevaba implícita bastante más responsabilidad de lo que su denominación pudiera hacer creer. El oficial debía encargarse de supervisar la adquisición de material, el entrenamiento de los pilotos, el control de tierra, el personal y todo lo relativo a estos aspectos. Kammhuber, que había sido piloto de Ju 88 y *Kommodore* del KG 51, hizo frente a toda esta responsabilidad adicional sin dudarlo. Se trataba de un brillante organizador y un buen oficial de personal, habituado a informar directamente al Reichsmarschall Göring (y a tener que vérselas con él).

Las primeras tripulaciones y cazas nocturnos de que dispuso Kammhuber provenían de la *Zerstörergeschwader*, razón por la cual el Bf 110 se convirtió casi por casualidad en el principal modelo de caza nocturno. Realmente no había mucho donde elegir con las prestaciones necesarias, aunque a mediados de los 40 tampoco era necesario disponer de algo excepcional para poder capturar las presas contra las que iba dirigido este tipo de caza. Sirva como dato que los principales bombarderos de la RAF en aquel periodo podían alcanzar las siguientes velocidades máximas en condiciones de plena carga: 375 kilómetros por hora el Wellington, 305 el Whitley y 405 el Hampden. De entre ellos el Wellington, considerado el más eficaz bombardero británico, transportaba la mayor carga de bombas y tenía el mejor techo operativo, 18.000 pies.

Por su parte, el Bf 110C podía alcanzar una velocidad máxima de 560 kilómetros por hora y un techo de 32.811 pies; es fácil comprender que la interceptación de bombarderos enemigos no resultaba demasiado complicada siempre que las baterías de reflectores les pudieran seguir, y se guiara rápidamente al caza nocturno hacia el sector correcto hasta tener contacto visual con el objetivo. Pero el Bf 110C no era el único modelo disponible para el arma de caza nocturna. Una vez establecidos de modo general los parámetros necesarios para este cometido, se efectuaron numerosas pruebas con equipos que pudiesen facilitar la tarea de las tripulaciones y con otros aviones que se pudiesen adaptar a las misiones de interceptación nocturna. Se se-

leccionaron algunas variantes de los bombarderos Dornier convencionales para su conversión a misiones nocturnas, en particular los aparatos Do 17Z y Do 215B.

Los modelos de bombarderos, si bien eran lo suficientemente grandes como para albergar una tripulación de cuatro o cinco hombres, pesados equipos de radio y potente armamento y munición en sus nuevas secciones de morro "sólidas", se consideraban demasiado lentos como para resultar unos interceptores nocturnos eficaces, ya que tenían escasa maniobrabilidad y resultaban excesivamente pesados. A pesar de ello, los primeros Dornier resultaron ser unos útiles caballos de batalla y se emplearon como banco de pruebas de los distintos equipos, además de cubrir una serie de necesidades operativas a pesar de sus limitaciones.

El Ju 88C-2 era mucho más completo, y se consideraba bueno en general para misiones de interceptación nocturna por sus cinco horas de autonomía; otro factor importante a favor de este modelo era que podía llevar una tripulación de hasta cuatro hombres, uno de los cuales podía actuar como especialista operador de radio. En este último aspecto superaba al Bf 110, pues aunque éste podía albergar a un tercer hombre, resultaba por ello muy incómodo. Además, un par adicional de ojos siempre era útil para mejorar la observación, y los alemanes fomentaron esta práctica en el combate nocturno a lo largo de toda la guerra.

Sin embargo, algunas tripulaciones se quejaron del cambio de los Bf 110 al Ju 88, dado que este último era un aparato mucho más pesado y sin las prestaciones del liviano bimotor de Messerschmitt. En general, se le consideró el segundo modelo estándar de caza nocturno, por detrás del Bf 110. Muchas de las primeras tripulaciones de caza nocturna conocían ya de sobra el *Zerstörer*, habían pilotado este modelo en operaciones diurnas, atesoraban gran experiencia en sus características y juzgaban favorablemente su comportamiento.

El Bf 110 ofrecía una buena velocidad de ascenso, y era lo suficientemente rápido como para cazar a cualquiera de los posibles atacantes nocturnos británicos y derribarlos con su formidable potencia de fuego de cañón y ametralladoras, agrupados en el morro para lograr una excelente concentración de fuego. Todos los cazas nocturnos alemanes iban perfectamente armados con una combinación de cañones y ametralladoras, y aunque poco se podía objetar a su potencia de fuego, algunas tripulaciones preferían variar el número de cañones o el tipo de munición que se empleaba.

Como es lógico, las opiniones eran dispares, especialmente en lo que respecta a la eficacia de los cañones más ligeros o pesados y al número mínimo de tales cañones que convenía montar. Un factor importante consistía en intentar reducir el efecto sobre la visión nocturna del piloto por los destellos producidos al disparar los cañones.

Ese primer enfoque individualista de la caza nocturna tendió a mantenerse vigente a lo largo de toda la guerra, a pesar de la instalación de nuevas armas. Inevitablemente, las novedades obligaron a adoptar diversas técnicas de artillería, hecho que acabaría por afectar negativamente al desarrollo del Heinkel He 219. Tras consultar a las tripulaciones acerca de sus preferencias de armamento en lo que sería el caza nocturno "ideal", los fabricantes se toparon en numerosas ocasiones con requisitos opuestos, a los que no siempre podían dar respuesta.

Los Bf 110 empleados por el NJG 1 eran aviones prácticamente convencionales, con una simple modificación en sus marcas y repintados de negro para sus misiones nocturnas. También se pintaron de negro los Ju 88 y Do 17 de la *Nachtjagd*, pues por aquel entonces se pensaba en todo el mundo que los colores oscuros proporcionaban el mejor camuflaje en misiones aéreas nocturnas; más tarde se observó que no era tan eficaz como el uso de tonos prácticamente opuestos: el blanco y el gris claro. Pero, hasta 1943, la *Nachtjagd* empleó generalmente aviones pintados de negro.



Victor Mölders, hermano del excepcional as de caza Werner, diseñó la insignia "Englandblitz" que vemos aquí en un Bf 110 en Dresden. Este escudo se pintó en todos los aviones y equipos de la *Nachtjagd,* aunque en principio estaba destinado a los *Zerstörer* del ZG 1; pero se adaptó fácilmente para que lo usase el arma de caza nocturna, simplemente cambiando algunos de los colores. El águila en picado está inspirada en el escudo de armas familiar de Wolf Falck (Falck)

NUEVO EMBLEMA

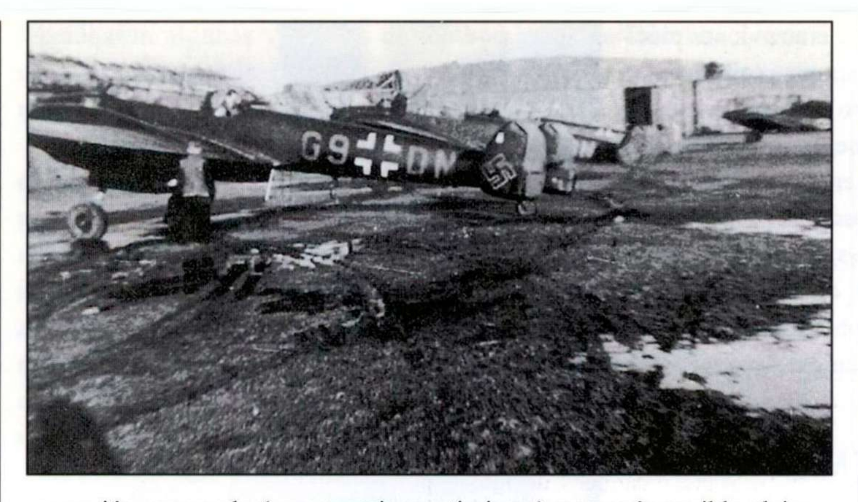
Con el fin de provocar un adecuado *esprit de corps*, la *Nachtjagd* necesitaba un escudo identificativo. Wolfgang Falck fue clave en la organización de dicho escudo:

"Mientras fui *Gruppenkommandeur* del I./ZG 1 en la primavera de 1940, mi idea consistía en disponer de un emblema que fuese un auténtico símbolo, algo que diese a las tripulaciones la sensación de ser miembros de una unidad especial. Se convocó un concurso de diseños y recibí numerosas propuestas. En mi opinión, la mejor fue la presentada por el Oblt Victor Mölders, hermano del famoso Werner. Mostraba el halcón plateado que aparece en el escudo de armas de mi familia, con un cielo de fondo que en principio era de color azul. Como por entonces sólo luchábamos contra la RAF, Mölders incluyó un relámpago rojo que apuntaba hacia Londres, pues la insignia mostraba la sección del globo sobre la que operábamos. Poco después de esto, recibí la orden de organizar el NJG 1, y me llevé conmigo la nueva insignia. Para las misiones nocturnas, cambiamos el fondo de color azul cielo por un fondo negro. Este fue el origen del *Nachtjagd-Abzeichen*, empleado por todas las unidades de cazas nocturnos, incluyendo el *Flakschweinwerfer Regimenter*, el *Luftnachrichten Regimenter* y todos los puestos de mando, con ligeros cambios que reflejasen sus tareas concretas."

La insignia del "Blitz sobre Inglaterra" se empleó profusamente en los aparatos de la *Nachtjagd*; incluso cuando se formaron nuevas *Staffeln*, o se aplicaron nuevas insignias individuales y de *Ges*, el escudo siguió estando presente. De esta manera tan simple, esta unidad hizo destacar su particularidad frente a otras formaciones de la Luftwaffe, justamente lo que Falck pretendía para su unidad, aunque ahora se trataba de misiones nocturnas y no diurnas. El escudo no sólo se pintó sobre los aviones, también sobre los equipos y vehículos e incluso en los planeadores de entrenamiento.

La importancia de los reflectores en la caza nocturna se hizo notar mediante la adición de tres haces de luz blanca al escudo de la *Nachtjagd* en las unidades de reflectores. Esta adaptación del escudo se pintó en los aviones, generalmente Dornier, empleados por el personal en general, pues parece ser que los cazas nocturnos de la primera línea llevaban el escudo sin los reflectores.

Una vez que el alto mando de la Luftwaffe reconoció la necesidad urgente de contar con una fuerza de caza nocturna, Wolfgang Falck y otros oficiales se dedicaron a depurar la técnica necesaria para derribar a los bombarderos enemigos; al principio pensaron que el derribo no era la úni-



Esta fotografía fuera de lo común muestra a los Bf 110 de la 5.*Staffel* NJG 1 en Noruega. El aparato más cercano parece mantener los timones de cola coloreados, sin duda heredados de su camuflaje de caza diurno *Zerstörer* en 1940 (Knut Maesel)

ca opción, creyendo (con excesivo optimismo) que sería posible alejar a los bombarderos de sus objetivos previstos. Rápidamente se demostró que esta posibilidad no era realista.

Resultó de gran utilidad el informe que preparó Falck tras sus primeros experimentos acerca de la viabilidad de la interceptación nocturna; también fue muy positivo para la carrera de este joven Hauptmann, pues el 26 de junio fue nombrado *Kommodore* del NJG 1. Era la primera vez que alguien de su graduación recibía tal nivel de responsabilidad. Falck, conocido universalmente por el apodo 'Wolf', no intentó minimizar las dificultades que debían afrontar las tripulaciones de *Nachtjagd*. Cuando le pidieron que pusiese un ejemplo acerca del modo en que se realizaban las primitivas misiones de interceptación antes de la aparición del radar aéreo, trazando un paralelismo comprensible para el hombre de la calle, dijo lo siguiente: "Apaguen todas las luces de una habitación e intenten cazar una mosca con sus manos".

Un Bf 110C del ZG 76, que muestra claramente la decoración con la boca de tiburón del II.*Gruppe*. Las líneas de demarcación del camuflaje y las letras de código denotan, en este caso, su pertenencia a la 5.*Staffel*. Justo debajo de la cabina puede verse la primera de las ocho banderas que representaban las naciones contra las que combatieron las tripulaciones del ZG 76, hasta mediados de 1940; esta complicada decoración adornaba todos los aviones de la *Staffel*. En otoño de 1940 se transfirieron varios Bf 110 con estas mismas marcas a la *Nachtjagd* (Jarrett)



Y aquel informe que redactó tuvo sus repercusiones; dolido, llegó a comentar que "¡Por supuesto, cuando se produjeron los primeros ataques sobre Alemania fue todo culpa mía, ya ves!". Falck ya había discutido con anterioridad los requisitos necesarios para una fuerza de caza nocturna con Göring, el Secretario de Estado Erhard Milch, Ernst Udet (jefe de suministros de la Luftwaffe) y Albert Kesselring. Al parecer, este último exigió la inmediata creación de dicha fuerza de caza tras presenciar el paso de bombarderos de la RAF sobre su cuartel general, cuando era Comandante en Jefe de la *Luftflotte 2* para el asalto de Inglaterra.

Para poder organizar adecuadamente los distintos elementos de un sistema de defensa nocturna, el 17 de julio de 1940 se estableció una División de Caza Nocturna bajo el mando del Oberst Kammhuber. El día 23 se asentó el cuartel general de la división en Bruselas, y para el 1 de agosto ya estaba operativo un puesto de mando en Zeist, cerca de Utrecht.

El primer *Gruppe* del NJG 1 se formó oficialmente el 22 de junio, con Falck al mando. Se basó en los 2. y 3./ZG 1 y en el IV./ZG 26, y la *Nachtjagd* creció con rapidez durante los meses restantes de 1940. Originalmente, se había formado un segundo *Gruppe* del NJG 1 el mismo día de junio, a partir del IV.(N)/JG 2, pero en julio esta unidad se convirtió en el III./NJG 1.

En julio, se creó una segunda formación del II.*Gruppe* a partir del (Z)./KG 30, y cuando en septiembre se transformó en el I./NJG 2, se organizó una tercera formación del NJG 1 con elementos del I./ZG 26. Todo este proceso es un ejemplo típico del sistema empleado por la Luftwaffe, transfiriendo elementos muy experimentados para crear nuevas unidades, y continuó en vigor durante toda la existencia de la *Nachtjagd*. Como todas las formaciones de *Zerstörer*, a excepción del KG 30, pilotaban el Bf 110, este aparato se convirtió en el avión habitual del NJG 1, aunque su inventario global de *Ges* incluyese algunos ejemplos de todos los principales tipos de caza nocturno, al igual que la mayoría de la *Nachtjagd*.

Del mismo modo que el resto de la *Kampfgeschwader*, la *Zerstörer Staffel* del KG 30 estaba equipada con los Ju 88. Al desplazarse hasta Düssel-



Los padres de la fuerza. El Hptm Werner Streib (izquierda) tomó el relevo al frente del NJG 1 y llegó a anotarse 65 victorias. Falck (derecha) ascendió rápidamente a un puesto de mando, donde no tuvo oportunidad de aumentar sus siete derribos logrados como piloto de *Zerstörer* en las primeras campañas de la guerra (Falck)



El Bf 110C personal de Wolf Falck con todas las marcas del NJG 1, en 1940. Tenía el código "G9+GA" Wk-Nr 3920, y mostraba su número total por entonces de siete derribos en ambas secciones de cola, mediante barras blancas; también llevaba pintada la franja amarilla en la parte trasera del fuselaje, marca habitual de los primeros cazas nocturnos (Falck)

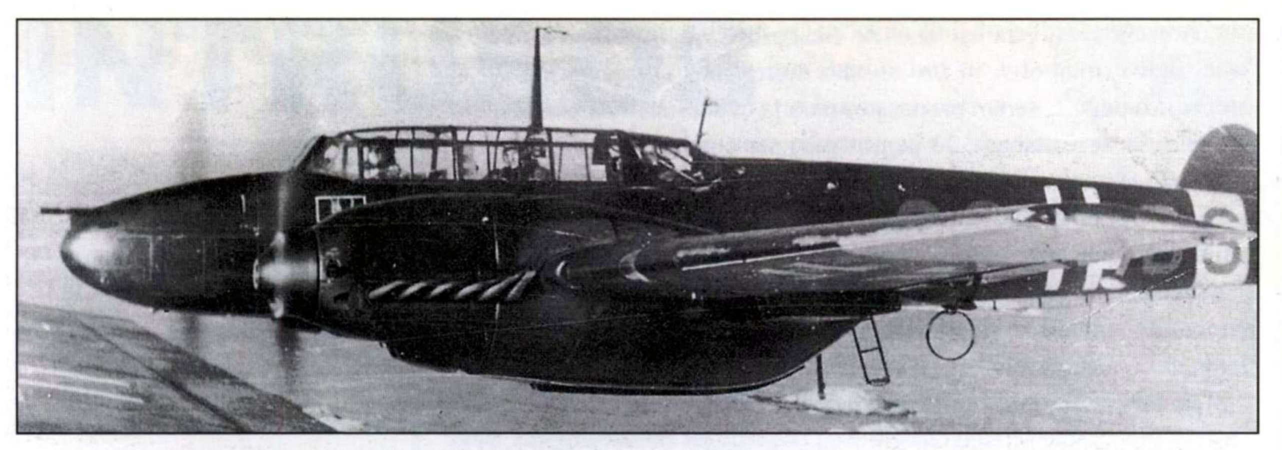
dorf para transformarse en el 4./NJG 1, sentó un precedente al ser la primera *Staffel* que pasó a operar con una mezcla de Ju 88, Bf 110 y Dornier.

Cuando en septiembre de 1940 se creó el NJG 2, su principal modelo era el Ju 88C, pero también empleaban un único Do 17Z-6 Kaus (Búho Chillón) I, equipado con la sección de morro sólido de un Ju 88C, así como diversos Do 17Z-10 Kaus II. La denominación Kaus identificaba a aquellos aviones equipados con el dispositivo tubular de visión por infrarrojos conocido como "Spanner", cuya finalidad era facilitar al piloto la detección nocturna de objetivos mediante la emisión de luz del escape de los bombarderos. No era del todo eficaz, por lo que pronto se retiró de los aparatos en primera línea de combate.

El II./NJG 1 original, que pasaría a convertirse en el III.*Gruppe*, estaba equipado con el Bf 109, un monoplaza oficialmente considerado a lo largo de todo el conflicto como un caza nocturno muy eficaz. Casualmente, fue un Bf 109 el aparato al que se le otorga generalmente la primera victoria de la caza nocturna de la Luftwaffe, en la noche del 8 al 9 de julio de 1940. Mientras servía en el IV.(N)/JG 2, el ObFw Paul Forster interceptó un Whitley V del Sqn. Nº. 10 iluminado por los reflectores, y lo derribó en el mar de Heligoland. Forster afirmaba que se trató simplemente de estar en el lugar adecuado y en el momento adecuado, sin ningún equipo especial que le facilitase el derribo.

Otro Whitley V fue la primera víctima del NJG 1. Mientras pilotaba un Bf 110 sobre el Ruhr en la noche del 20 al 21 de julio, Werner Streib divisó lo que en principio creyó era otro Bf 110. Tras identificar correctamente el bombardero británico, el pilotó alemán se aproximó hasta menos de 300 metros del enemigo, estrechamente vigilado por su Bordfunker (operador de radio), el Uffz Lingen. Tras optar por un ataque relámpago, Streib se acercó hasta los 225 metros de distancia antes de ser descubierto, momento en el que el artillero de cola del Whitley le disparó una ráfaga de ametralladora Browning. Ya no había duda; el Messerschmitt viró a derechas para situarse por debajo y detrás del bombardero, y Streib abrió fuego con sus cañones y ametralladoras. Pudieron ver llamas en el motor derecho del Whitley, y al parecer la tripulación saltó en paracaídas mientras el avión se precipitaba contra el suelo. Los archivos de la RAF confirman la pérdida aquella noche de dos Whitley V, de los Sqn. Nº. 58 y 78, pero toda la tripulación pereció en ambos casos.

Los amplios parámetros operativos que se establecieron para la *Nachtjagd* se irían modificando para hacer frente a sus constantes compromisos. De-



Un Bf 110C de la 8.*Staffel* NJG 1. Pueden observarse algunos detalles a destacar, incluyendo la escalera del tripulante desplegada (se supone que debía ir plegada durante el vuelo, pero a menudo se dejaba bajada), el bucle D/F ventral y, de nuevo, la franja amarilla en la parte trasera del fuselaje con la letra de la *Staffel* (Price)

pendía en gran medida de lo que hiciese el enemigo, pues una fuerza defensiva tiene forzosamente que aguardar al desarrollo de los acontecimientos. Al principio no se establecieron turnos de misiones para las tripulaciones de caza nocturna y, generalmente, no respondían a la aparición de un único avión enemigo; los cazas nocturnos no despegaban si no existía la posibilidad de interceptar múltiples objetivos.

La configuración del *Gruppe* se fue modificando en diversos momentos y por distintas razones, pero se estipuló que el número mínimo de aviones necesarios para que una unidad operase eficazmente desde una zona de vanguardia era de 30, es decir, para que pudiese operar lejos de instalaciones de apoyo más sofisticadas. Esta es una característica fundamental en todos los planes de despliegue de la Luftwaffe en general, dotando a las fuerzas de caza de una infraestructura de apoyo que les permitiese operar desde una red de aeródromos (algunos de los cuales estaban muy escasamente equipados) repartidos por toda Alemania. Y, durante los años de la guerra, la *Nachtjagd* al completo estuvo trasladándose constantemente de una base a otra.

Era necesario en todo momento identificar a los objetivos aéreos fuera de toda duda, y las tripulaciones comprendieron que sólo se podían admitir dos tipos de reclamación de derribo: destruido o probable. No se tendrían en cuenta las reclamaciones de "dañado". Para poder confirmar un derribo, el avión objetivo tenía que verse (a) en llamas o (b) explotar al chocar contra el suelo. Si las tripulaciones de caza nocturna divisaban llamas en el avión enemigo, pero no tenían pruebas de que el bombardero impactase contra el suelo o se desintegrase, sólo se calificaría como probable.



"Wolf" Falck "abrigándose el cuello" con la concesión de la *Ritterkreuz* (Cruz de Caballero) en Berlín el 7 de octubre de 1940. El Maj von Brauchitsch, ayudante del Reichsmarschall Göring, hace los honores al fundador de la *Nachtjagd* (Falck)

Para calcular las puntuaciones de cada piloto de *Nachtjagd* se utilizó un sistema similar al de la *Ges* de caza diurna; una vez que acumularan suficientes puntos, serían propuestos para la concesión de medallas. Por ejemplo, se necesitaban 500 puntos para ser condecorado con la Cruz de Hierro (Primera Clase). Sin embargo, este sistema no perduró, y se reemplazó por otro basado en el número de "vuelos de combate" efectuados por cada individuo y en su tiempo de servicio en la *Staffel*. No se concedían trofeos de manera automática al derribar un determinado número de aviones, aunque generalmente se consideraba que un derribo de caza nocturna tenía el triple de valor que el de caza diurna.

Si se detectaban varios bombarderos enemigos, los cazas nocturnos despegaban prácticamente bajo cualesquiera condiciones meteorológicas, pero pronto se dieron cuenta de que sus esfuerzos eran inútiles si había niebla espesa o nubes que disminuyeran la visibilidad vertical a menos de 250 pies, si estaba cubierto hasta los 20.000 pies y si la visibilidad horizontal era inferior a 700 metros. No se sancionaba a ninguna tripulación que decidiese hacer frente a los elementos por su cuenta, intentando sobrevolar las nubes; en tal caso, jugaban el papel de "lobo solitario", a menudo con bastante éxito.

Los reflectores eran de gran ayuda para los pilotos, aunque el entusiasmo de los operadores de estas baterías a veces resultaba contraproducente. Se les ordenó que, cuando operasen en combinación con la caza nocturna, no concentrasen más de seis reflectores sobre un bombardero, pues era la cifra que se consideraba adecuada para que una tripulación de *Nachtjagd* pudiese ver a su objetivo, mientras que si se usaban más reflectores era frecuente que deslumbrasen tanto al atacante como al piloto y artilleros del bombardero enemigo. Sin embargo, era inevitable que se concentrasen numerosos reflectores cuando todos los operadores en tierra intentaban ayudar para lograr el derribo. Para el caso bastante frecuente de que los reflectores se concentrasen sobre los propios cazas nocturnos, éstos transportaban gran cantidad de cartuchos Very; los disparaban para advertir a los operadores de los reflectores y baterías antiaéreas de que había aviones amigos en ese sector.

El Comandante en Jefe de la Luftwaffe, con el General Lorzer a su lado, se dirige a varios oficiales de la *Nachtjagd* durante la ceremonia de condecoración de Falck en Berlín, el 7 de octubre de 1940. El grupo incluye a los pilotos Falck (segundo por la izquierda), Groth, Makrocki (desconocido) y Streib. A pesar de su conocida creencia en que la Luftwaffe jamás necesitaría un arma de caza nocturna, Göring dio todo su apoyo a la fuerza en sus primeros meses de formación (Falck)



INTRUSOS

El 1 de agosto de 1940, la estructura del mando de caza nocturna se amplió hasta convertirse en el *XII.Fliegerkorps*, un mando de "función única" bajo la responsabilidad de Kammhuber, que ya había ascendido a Generalleutnant (General de División). La *Nachtjagd* fue objeto de una Directiva del Führer, el 22 de agosto, otorgándole a Kammhuber la máxima prioridad en equipos de defensa, especialmente en radares, pero sin garantizarle similar prioridad en aviones y hombres.

Desde sus comienzos, se pretendía que la *Nachtjagd* tuviese un cometido ofensivo además de su labor defensiva, lo que se confirmó con la creación del I./NJG 2 para actuar de forma específica con los Ju 88C y Do 17/215 en misiones de penetración de largo alcance. Esta nueva *Ges* experimentó un notable impulso aquel mismo mes con la formación de un segundo *Gruppe*, y además se formó el I./NJG 3 a partir del V.(Z)/LG 1. De este modo, a finales de 1940 la *Nachtjagd* contaba con seis *Gruppen*.

Sólo se transfería desde los *Zerstörergruppen* a aquellos pilotos y tripulaciones que mostrasen aptitudes para el vuelo nocturno; Falck sabía perfectamente que encontrar a los aviones enemigos de noche podía ser una tarea frustrante y nada fácil, especialmente sobre las zonas industriales que constituían el principal objetivo de la RAF. El humo de las chimeneas de las fábricas solía formar su propia "capa de nubes" casi impenetrable, capaz de amortiguar la intensidad de los reflectores y reducir la visibilidad de las tripulaciones. El ruido de los estallidos del fuego antiaéreo, las explosiones en tierra y los motores

El piloto del Bf 110C "C5+DT" del 9./NJG 3, vistiendo el siempre popular chaleco salvavidas de aviador relleno de kapok, se sube a su avión al comienzo de una nueva misión. Aunque está más asociado a los primeros días de la *Nachtjagd*, el acabado totalmente en color negro perduró hasta mediados de 1943 (vía Maesel)



de los aviones también provocaban distracciones de la tarea encomendada. Por tanto, las tripulaciones tenían que estar muy alerta, sobre todo porque era fácil que los cazas amigos se aventuraran sobre los cinturones de fuego antiaéreo que protegían los principales objetivos.

Pero la *Hellenachtjagd* (caza nocturna iluminada) parecía ser el método más eficaz para detectar a los aviones enemigos por aquel entonces, y la cooperación con las baterías antiaéreas, utilizadas según la importancia de los objetivos en cada distrito de la Luftgau, era generalmente buena. Los cazas nocturnos volaban hacia las zonas de fuego antiaéreo por debajo de los 10.000 pies de altura y una vez que llegaban a su extremo se les aconsejaba que se dispersasen o que actuasen por su cuenta y riesgo, pues los cañones comenzaban a disparar tan pronto como los aviones se dispersaban. Algunas zonas estaban totalmente protegidas con fuego antiaéreo, y por lo tanto se consideraban "zonas prohibidas" para los cazas nocturnos.

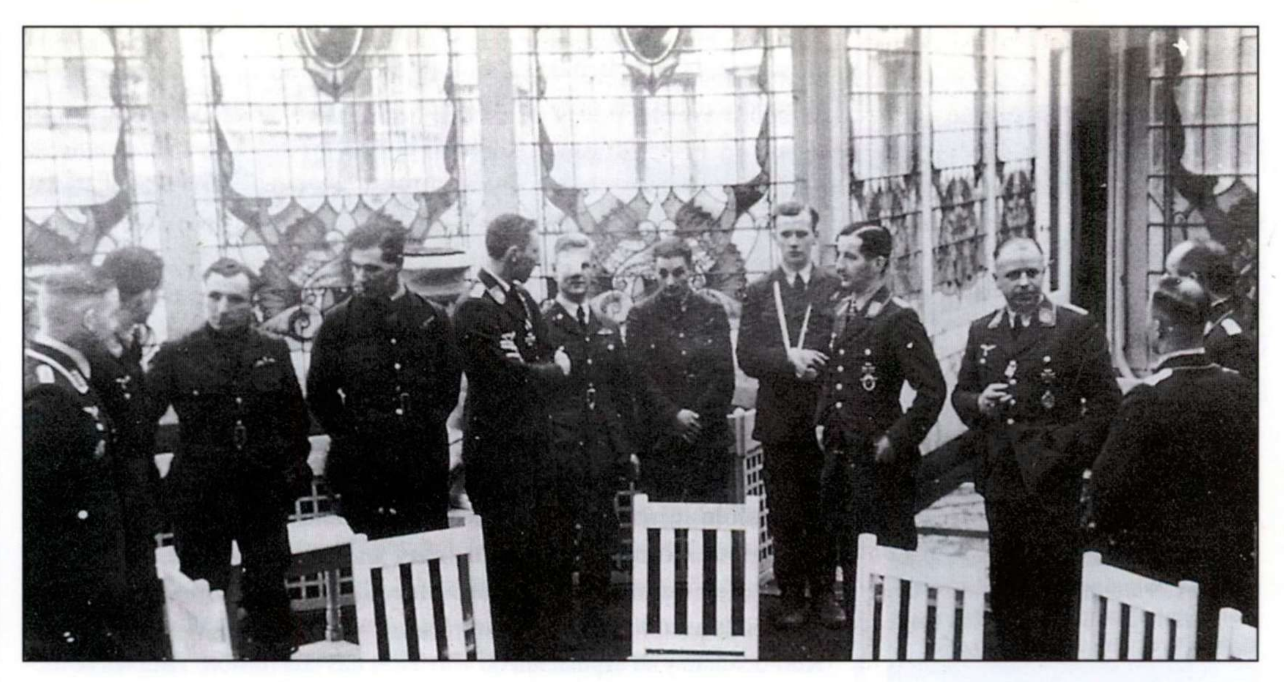
Tales restricciones no solían aplicarse a las operaciones del nuevo I.*Gruppe* del NJG 2, dedicado a misiones nocturnas de penetración de largo alcance contra los aeródromos de bombarderos de la RAF, en septiembre de 1940. Tales misiones tenían el objetivo eminentemente táctico de destruir bombarderos enemigos en tierra, o derribarles en su ruta de ida o vuelta de sus objetivos. La defensa nocturna del Reino Unido consistía por aquel entonces en un puñado de Beaufighter, Blenheim y Defiant, y aunque las tripulaciones de los Ju 88 no efectuaban ninguna salida sin una cuidadosa planificación previa, se consideraba que el riesgo que representaban la caza nocturna de la RAF y el fuego antiaéreo era mínimo.

Las tripulaciones del NJG 2 con base en Gilze-Rijen solían comenzar la alerta diaria de operaciones a las 17:00 horas. Si se detectaban aviones de la RAF cruzando por las costas alemana u holandesa, dentro del área de cobertura de la *Ges*, el *Fw* que actuaba como oficial de enlace con las unidades antiaéreas locales enviaba un mensaje e informaba también al *Gruppenkommandeur*, quien a su vez ordenaba salir a sus aviones a patrullar la zona donde se encontraban los aeródromos británicos.

En los ataques que se produjeron contra aviones enemigos sobre Inglaterra durante aquel periodo de la guerra, las tripulaciones de los Ju 88 eran capaces de acercarse a unos 50 metros del objetivo en algunos casos, aunque generalmente abrían fuego a unos 300 metros de distancia. Casi todos creían que las defensas británicas de tierra no abrirían fuego contra dos aviones muy próximos entre sí, por miedo a alcanzar a su propio aparato.

Los Blenheim y Hampden solían atacarse desde atrás, pero a menudo una pasada disparando de frente producía buenos resultados, ya que se podía dejar fuera de combate rápidamente al piloto y/o a los motores. Los motores de los Blenheim resultaron ser, en palabras de un tripulante, "tan vulnerables como esperábamos. Prácticamente no había riesgos en atacar a los Blenheim de noche y, al atacar a los Hampden, nunca sufrí el fuego defensivo de la zona trasera inferior. Pero jamás se nos ocurriría atacar a un Wellington desde atrás a causa de su torreta de ametralladoras de cola. Siempre atacábamos por el costado o en diagonal".

Las tripulaciones que penetraban en suelo inglés aprendieron pronto a aprovechar cualquier fuente de luz disponible para encontrar sus objetivos, los aeródromos. Había pocos hitos visibles en una Inglaterra so-



A lo largo de toda la guerra, la Luftwaffe agasajó a los aviadores derribados "del otro bando", y la *Nachtjagd* no fue una excepción. En el club de oficiales de Arnhem, en el verano de 1941, Wolfgang Falck y sus camaradas agasajan a los miembros de una tripulación de bombardero de la RAF, una vez curadas sus heridas (Falck)

metida a oscurecimiento, pero a veces se podían ver las luces del tráfico en las carreteras, sobre todo después de la lluvia. También los trenes despedían algo de luz por las chimeneas, y los trolebuses se podían reconocer por las chispas que saltaban de la catenaria.

Uno de los hombres que formaron parte de la *Nachtjagd* desde sus primeros días fue Ludwig Becker, en el II./NJG 1. Se anotó su primera victoria en la noche del 16 al 17 de octubre, y su víctima fue uno de los diez bombarderos que cayeron por diversas causas en operaciones de bombardeo y minado.

Entre los numerosos ex-pilotos y tripulantes del ZG 1 que se unieron a la *Nachtjagd* se encontraba Paul Gildner, quien ya se había anotado cuatro victorias diurnas. Tras el traslado, pronto advirtió las enormes posibilidades que las misiones nocturnas ofrecían a un piloto experimentado de Bf 110. No obstante, Gildner no fue el único en darse cuenta de las dificultades que incluso la más experimentada tripulación de caza nocturna encontraría al intentar derribar a los bombarderos bimotores británicos. Dado que todos ellos eran considerablemente más lentos que el Bf 110, los modelos tales como el Wellington eran un objetivo fácil de sobrepasar, con lo que a menudo perdían su presa. El método recomendado consistía en bajar los flaps para adaptarse a la velocidad del objetivo en cuanto apareciese en su punto de mira.

Por su parte, las tripulaciones de bombardero británicas pronto adoptaron la maniobra del "sacacorchos", con la que a menudo lograban eludir a los cazas nocturnos. La inteligencia de la Luftwaffe aconsejaba establecer persecuciones de tipo "gato y ratón"; cuando las tripulaciones se encontraban con un bombardero zigzagueante, tenían orden de reducir la velocidad y volar de frente, pues antes o después el bombardero volvería a aparecer frente a ellos. Para que esta táctica concluyese en un derribo, todo dependía de la pericia del piloto alemán en cuestión, y del tipo de avión que pilotase.

Aquellos pilotos menos experimentados que intentaban seguir los movimientos de sacacorchos del bombardero, con sus virajes y cambios de altitud, lo perdían inevitablemente. Y existían muchas posibilidades de



El uniforme de paseo de los oficiales de la Luftwaffe era uno de los más elegantes de cualquier fuerza aérea durante la guerra. Helmut Lent muestra aquí los galones típicos de su graduación de Hauptmann, así como sus medallas entre las que se incluye el poco común escudo de armas que se otorgaba a los veteranos de la campaña de Narvik. Lent no sólo fue uno de los pilotos más condecorados de la Luftwaffe (recibió las Hojas de Roble, las Espadas y los Diamantes de la Cruz de Caballero que se le impuso en agosto de 1941), además acabó segundo en la lista final de ases de la caza nocturna con 113 derribos, 102 de ellos logrados por la noche. Al igual que otros *Nachtjagd Experten* con numerosas victorias, Helmut Lent perdió la vida en un accidente de aviación, y no en combate. El 5 de octubre de 1944, mientras aterrizaba en Paderborn tras finalizar un vuelo operativo rutinario, el Ju 88 de Lent ("D5+AA") sufrió un fallo de motor justamente en la aproximación final. El oscilante caza tocó un cable de alta tensión y se estrelló, y aunque lograron sacar a Lent de los restos del aparato, falleció dos días después a causa de las heridas. Su tripulación pereció también en el accidente (Price)

que el bombardero escapase si hacía el sacacorchos hacia la derecha, pues si el perseguidor pilotaba un Do 17 o un Ju 88, con el piloto sentado en el lado izquierdo, perdía de vista al bombardero de inmediato. Este problema no afectaba tanto a la tripulación del Bf 110, con los asientos situados en tándem, aunque ello no quiere decir que las tripulaciones de los Messerschmitt no perdiesen nunca algún que otro objetivo potencial.

A finales de otoño de 1940, el I./NJG 2 estaba perfeccionando sus misiones de penetración de largo alcance sobre Gran Bretaña, aunque para lograr la creación de una doctrina operativa eficaz el *Gruppe* hubo de pagar un precio: en la noche del 23 al 24 de noviembre, el Ju 88C-4 que transportaba al *Gruppenkommandeur* Maj Karl Heyse y dos tripulantes desapareció. Nunca se tuvo noticias de su destino, pero se cree que el aparato cayó al Mar del Norte tras un posible combate con un avión de la RAF, aunque no existe constancia oficial de tal escaramuza en esa época, suponiendo que el aparato en cuestión era un bombardero.

Aquella misma noche, la 3.*Staffel* sufrió una pérdida similar cuando el Fw Kurt Schlicht y su tripulación no volvieron tras una misión. También se dieron por desaparecidos al caer su Ju 88 al Mar del Norte. Karl Hulshoff, *StKap* del 3./NJG 2, asumió el puesto de *Gruppenkommandeur* y su plaza pasó a ocuparla el Oblt Ulrich Mayer.

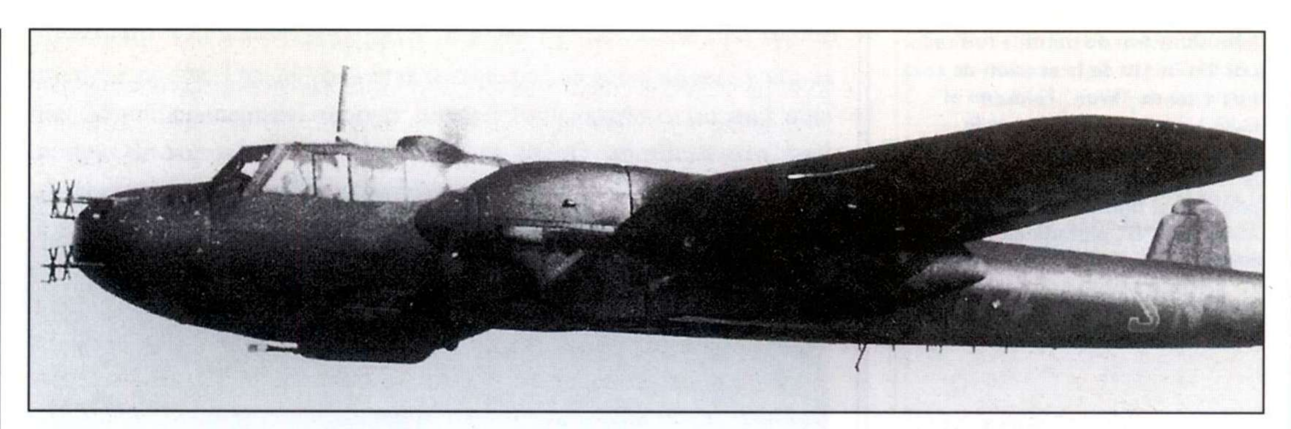
Para dar idea de la disponibilidad de equipos y hombres de cualquiera de las *Staffel* de la *Ges* de penetración a finales de 1940, los archivos del 1./NJG 2 en Gilze-Rijen a 1 de diciembre resultan reveladores. Con doce tripulaciones y diez aviones (cinco Ju 88C-2b, cuatro Ju 88C-4 y un Ju-88C-4b) en total, la unidad tenía tres aviones plenamente disponibles. De los restantes, uno se reservaba para vuelos de entrenamiento, uno se encontraba en Bremen para la reparación de una avería en la brújula y al menos cinco estaban en los talleres de Gilze, donde se reparaban daños de diversa importancia en los fuselajes y motores.

De las tripulaciones, tres estaban disponibles en todo momento, tres estaban "condicionalmente disponibles", tres se consideraban no disponibles pues estaban en periodo de prácticas, una se encontraba ausente y dos estaban de baja. Dado que cada Ju 88C llevaba entonces tres hombres, esta situación podía variar rápidamente con el fin de hacer frente a cualquier compromiso operativo urgente, pero la insistencia en mantener las mismas tripulaciones sin cambios muestra la preferencia por mantener a los mismos hombres juntos siempre que fuese posible.

Aunque a veces se resintió bastante la normal cooperación entre servicios (por no decir rivalidad), existente entre el arma de fuego antiaéreo y el resto de la Luftwaffe, se mantuvo durante toda la guerra en perjuicio del enemigo. A finales de 1940, la introducción de aviones que ayudasen a proteger el Reich durante las horas de oscuridad parece quedar justificada por las cifras: desde su formación, la *Nachtjagd* derribó 42 aviones enemigos, mientras que los regimientos de baterías antiaéreas derribaron 30.

EL DEBUT DE LOS "PESADOS"

Helmut Lent se encontraba entre el personal transferido a la *Nachtjagd* desde formaciones de *Zerstörer* a principios de 1941; Lent se unió al 6./NJG 1. Se necesitaban urgentemente pilotos de su categoría, puesto



Con una sección de morro diseñada en la fábrica, el Do 17Z-10 tenía una silueta bastante más estilizada que las primeras conversiones rudimentarias que aprovechaban el morro de un Ju 88. Este ejemplo formaba parte de la fuerza de penetración del NJG 2 en 1940-41 (Lutz)

que la RAF estaba incrementando su apuesta en la ofensiva de bombarderos. Los Stirling y Halifax ya habían realizado sus primeras misiones para marzo, y con sus cuatro motores disponían de un radio de acción mucho mejor; además podían llevar una carga de bombas mucho más pesada. Por otra parte, el Avro Manchester inició sus operaciones en febrero.

Además de su mayor carga útil, esta "segunda generación" de bombarderos británicos disponían de armamento mucho más pesado, en forma de torretas superiores en el medio del aparato. Aunque sólo se instalaban ametralladoras en ellas, estas torretas suponían un riesgo adicional para el caza nocturno atacante. Algunos bombarderos, como por ejemplo el Stirling y el Halifax, llevaban además artillería de costado, pero tal y como numerosas tripulaciones de cazas alemanes pudieron observar con satisfacción, no se hizo ningún intento generalizado por proteger a los bombarderos en su punto más vulnerable: la parte inferior del fuselaje.

Cada vez resultaba más evidente que infligir daños considerables a los escuadrones de la RAF que bombardeaban Alemania era una tarea hercúlea. Kammhuber se centró en la búsqueda de un método mejor para situar a sus cazas nocturnos más cerca de sus objetivos potenciales, y para derribar a los aviones enemigos en mayores proporciones. Estos objetivos enemigos fueron inalcanzables cuando las tripulaciones de los cazas buscaban a sus enemigos mediante la iluminación con reflectores, o incluso contando con la trayectoria indicada por los radares de tierra. La *Hellenachtjagd*, o caza nocturna iluminada, confiaba demasiados aspectos a la suerte.

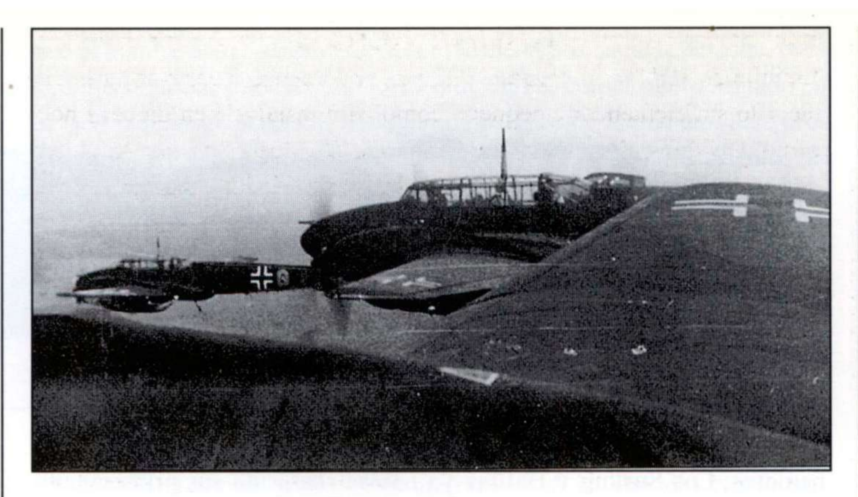
Kammhuber decidió establecer una red de "cajas" de caza nocturna; cada "caja" estaba controlada por el radar de tierra e incluía aviones, baterías antiaéreas y reflectores, en un intento por cubrir todas las posibles vías de aproximación de los bombarderos enemigos a sus objetivos en Alemania. Estas cajas se denominaban "Himmelbett" (o robusta cama de cuatro patas) para representar los cuatro elementos de defensa que incluían. Las tripulaciones de la RAF apodaron a esta cadena de *Himmelbett* la "Línea Kammhuber".

El año 1941 fue trascendental para las intenciones de Alemania en la guerra; en marzo, el Afrika Korps inició sus operaciones en el Desierto Occidental, y se trasladó desde Europa un pequeño contingente de la Luftwaffe a este teatro de operaciones, para dar apoyo aéreo. A medida que se expandió la guerra en el desierto, se fue reforzando la presencia del arma aérea alemana, aunque se produjo poca actividad de caza nocturna hasta finales de aquel año.



Fotografiado aquí con la graduación de Hauptmann, Heinrich zu Sayn-Wittgenstein fue uno de los dos príncipes que ganaron fama como pilotos de caza nocturna. Su prematura muerte en enero de 1944 detuvo el impresionante registro del príncipe en 83 victorias (vía Toliver)

Este *schwarm* de patrulla formado por los Bf 110 de la sección de caza nocturna de "Wolf" Falck, en el NJG 1, se fotografió desde la cabina trasera del tercer aparato en la formación. El propio Falck pilotaba el primer avión con la letra individual "B", pintada en rojo y perfilada en color blanco (Falck)



A lo largo de la primavera, el 4./NJG 2 recibió las primeras unidades del Do 215B-5, la versión para caza nocturna y penetración del bombardero Do 215. Estos aparatos se unieron a la ofensiva de la *Ges* contra los aeródromos de bombarderos en las Islas Británicas, por lo que se añadieron pequeñas cantidades de Dornier a las dotaciones del I. y del II./NJG 2, así como a los I., III. y IV./NJG 1.

En junio, la invasión de la Unión Soviética por Hitler retiró un porcentaje importante de los *Gruppen* de cazas diurnos y bombarderos de que disponía la Luftwaffe en el Oeste, y más tarde el Frente Oriental necesitó su propia cobertura de caza nocturna. Entre los pilotos de las unidades de bombarderos destinadas a Rusia al principio de los combates, se encontraban algunos personajes que más tarde lograrían la fama a los mandos de los cazas nocturnos, tales como Heinrich Prinz zu (Príncipe de) Sayn-Wittgenstein. Fue uno de los dos príncipes herederos que sirvieron en el arma de caza nocturna, y fue trasladado tras pilotar 150 misiones en el Este para ascender a *StKap* del 9./NJG 2.

En este periodo de la guerra se formaron los dos primeros *Gruppen* de una nueva *Ges* de caza nocturna, la NJG 4. Al principio utilizó personal y aviones del I./ZG 26, y su conexión con la *Zerstörergeschwader* se mantuvo porque los cazas nocturnos volvieron al servicio diurno (con la denominación ZG 26) en el Frente Oriental más tarde, aquel mismo año. En 1942 entró en funcionamiento una segunda formación del I./NJG 4.



Tras unirse a los Ju 88 del NJG 2 en el Desierto Occidental, el NJG 3 empleó los Bf 110 en este teatro de operaciones durante un periodo de ocho meses. Estos aparatos mantuvieron los códigos "L1" del V.(Z)/*Lehrgeschwader* 1 (su unidad de origen), antes de adoptar el código "D5" del NJG 3. Este avión correspondía al Uffz Strohecker, que posa frente al mismo (Crow)

RADAR AÉREO

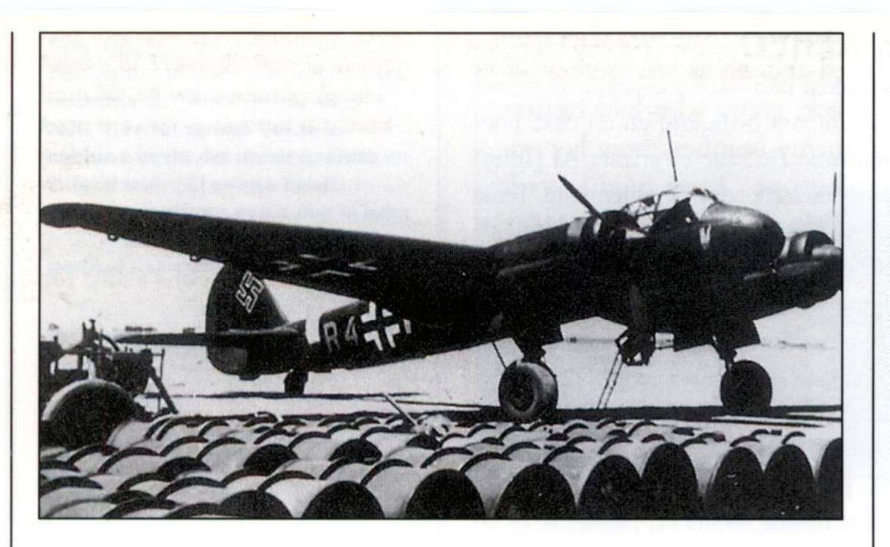
En julio de 1941, la compañía Telefunken comenzó a ensayar un nuevo radar lo suficientemente pequeño como para instalarlo en un caza nocturno. Denominado FuG 212 *Lichtenstein BC*, fue el primer AI (Interceptación Aérea) alemán, y su uso se extendería considerablemente. Tenía un alcance mínimo de 600 a 1000 pies, y un alcance máximo de más de cuatro kilómetros. Se necesitaban tres tubos de rayos catódicos (CRT, "visores" o "pantallas") que indicaban la distancia, el rumbo y los datos de altitud, y se consideraba bastante fiable. Pero las tripulaciones no estaban satisfechas con la necesidad de instalar una serie de antenas externas que disminuían en aproximadamente 45 kilómetros por hora la velocidad del Bf 110. Además, la fuente de alimentación de 450 W no era lo suficientemente potente como para mostrar los objetivos con suficiente claridad, especialmente a baja altitud, donde las pantallas se saturaban a causa de los rebotes en el suelo.

Todo ello significa que el Bordfunker llegaba a desesperarse intentando equilibrar su control de sintonía mientras vigilaba al mismo tiempo lo que le decían los tres CRT. La más ligera maniobra evasiva por parte del avión objetivo podía bastar para que se perdiera el contacto. Las indudables ventajas del *Lichtenstein* tardaron meses en salir a la luz y en ser aceptadas por las tripulaciones que tenían que usarlos. De hecho, la hostilidad hacia el nuevo invento era general. Los resultados acabaron por variar esta actitud y se mejoró la fiabilidad en el FuG 202; tanto éste como otros radares alemanes fueron objeto de un constante programa de desarrollo.

La instalación del *Lichtenstein* en los cazas nocturnos (el primer modelo en pasar por esta conversión fue el Do 215B) comenzó en cuanto hubo equipos disponibles. Cuando fueron llegando los informes de operaciones, se observó que las tripulaciones que en principio se resistieron al nuevo dispositivo acabaron apreciando la vulnerabilidad de los bombarderos enemigos en todo su trayecto por Europa. Podían zafarse de los reflectores y del fuego antiaéreo, y volar fuera del alcance del radar de tierra, pero ahora estaban en constante peligro de ser detectados por cualquier caza nocturno que patrullase independientemente, con un mínimo apoyo del control desde tierra.

El resultado final de un duro aterrizaje en un aeródromo de Trípoli para el Bf 110 "L1+BH" del 1./NJG 3, pilotado por el ObFw Jacke. El motivo del accidente fueron los daños de combate o las tormentas. Obsérvese el escudo con el búho y la luna creciente del 1./LG 1 (Crow)





Los bidones de combustible sobre un campo de aterrizaje y el horizonte ilimitado, sin un solo árbol, eran la estampa típica de los aeródromos del desierto que empleaban la Luftwaffe y la RAF en el Desierto Occidental. Era un entorno radicalmente diferente de la base anterior del NJG 2 en Gilze-Rijen, en Holanda; esta unidad se trasladó al Mediterráneo en el otoño de 1941. Este Ju 88C de intrusión conserva el acabado de color negro que se empleaba en Europa (Creek)

–LA *NACHTJAGD* EN EL NORTE DE ÁFRICA–

En octubre de 1941, tras estar algo más de un año efectuando certeros ataques de penetración sobre las bases británicas de bombarderos, el I./NJG recibió una orden que sorprendió a todos y cada uno de los hombres de esta unidad: se trasladaban de inmediato al Mediterráneo. Por otro lado, no se podía ignorar la directiva del Führer ensalzando el valor propagandístico de que se pudieran ver los bombarderos enemigos cayendo derribados sobre la patria, en vez de destruirlos en sus distantes aeródromos británicos, donde la prueba visual del éxito era casi inexistente. Y aunque la retirada del NJG 2 de Europa se pueda considerar un grave error táctico (empeorado por el hecho de que ninguna unidad similar iba a reemplazarla en las misiones de acoso a las bases británicas de bombarderos), también es cierto que el *Gruppe* ya había sufrido un número significativo de bajas: más de 100 pilotos muertos, heridos o desaparecidos.

Y visto más positivamente desde el punto de vista alemán, el I./NJG 2 contaba ya con un cierto número de pilotos con cifras de victorias anotadas de dos dígitos. Entre ellos se encontraba el ObFw Wilhelm Beier, con 14 derribos y el Lt Hans Hahn, el Fw Alfons Köster y el Lt Peter Laufs con 11 derribos cada uno. Desde la fase inicial del periodo de combates del NJG 2, destacó la figura de Heinz Strüning, que llegaría a anotarse 56 derribos; por su parte, Paul Semrau alcanzaría un total de 46 victorias, Beier 36 y Köster 29. Este cuarteto de *Experten* del máximo nivel, todos ellos *Ritterkreuzträger*, figurarían en lugar destacado en la lista general de anotaciones de la *Nachtjagd*. Sin embargo, el alto precio que pagó la Luftwaffe durante el conflicto hizo que sólo Beier lograse sobrevivir a la guerra.

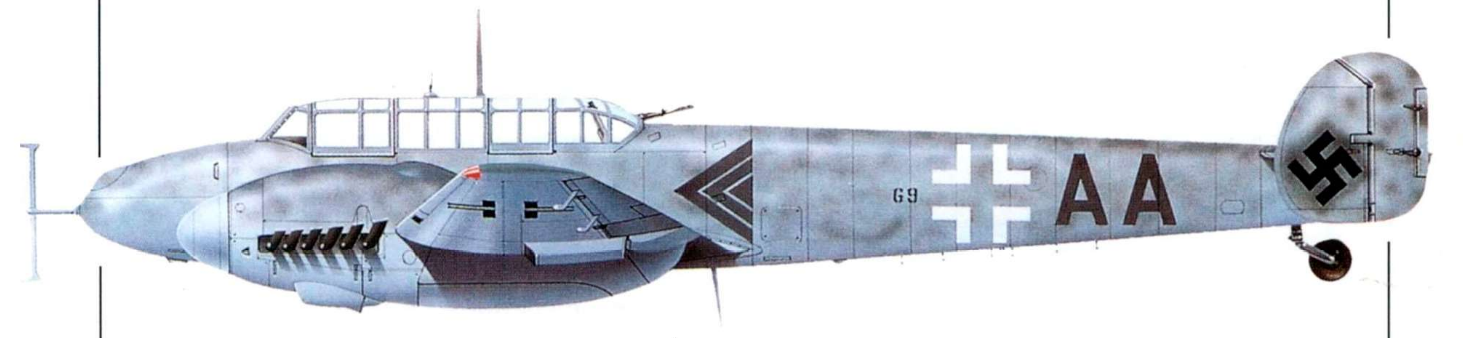


Fotografiado con el uniforme de Hptm, Egmont zur Lippe-Weissenfeld era el otro "príncipe luchador" de la *Jagdwaffe*. Al igual que su coetáneo Sayn-Wittgenstein, murió en combate, con un total de 51 victorias (Toliver)



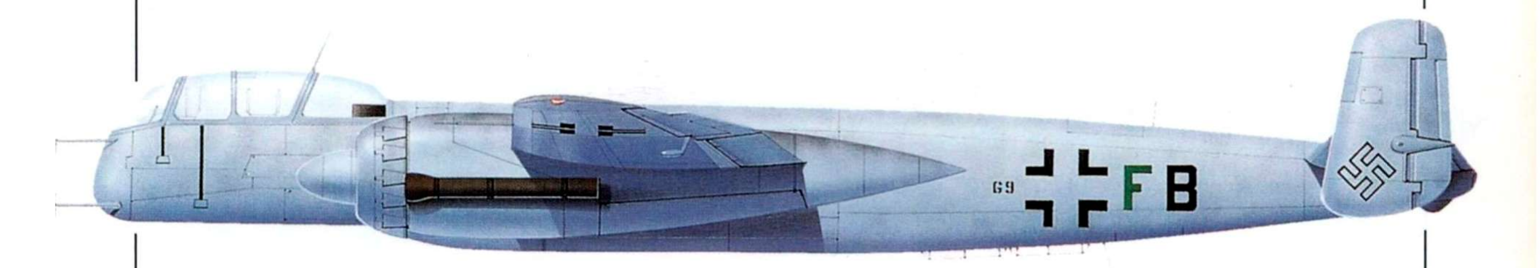
1
Bf 110C (Wk-Nr 3920) 'G9+GA' del Maj Wolfgang Falck, *Geschwaderkommodore* del NJG 1, Arnhem, otoño de 1940.

Como primer *Geschwaderkommodore* del NJG 1, Falck pilotó este avión, que probablemente fuese el primero que usó con específico de caza nocturna, desde Arnhem-Deelen en otoño de 1940. Falck ya se había anotado previamente siete victorias como piloto de Zerstörer en el ZG 1, y sus responsabilidades administrativas con el NJG 1 no le permitieron aumentar esta cifra. No obstante, pilotó una serie de Bf 110 a lo largo de su dilatada y destacada carrera. El derribo adicional es todo un misterio, y tal vez correspondía a otro piloto.



2
Bf 110G-4 'G9+AA' del Oberst Hans-Joachim Jabs, *Geschwaderkommodore* del NJG 1, Lüneburg, mayo de 1945.

Como *Geschwaderkommodore* del NJG 1 desde marzo de 1944 hasta mayo de 1945, Jabs siguió la práctica habitual de pilotar un avión con las letras de identificación adecuadas a su graduación y posición; también incluyó el doble galón, que denota su graduación. Este aparato, equipado con el radar FuG 218 Neptun, resulta extraño por no llevar los atenuadores de llamas del escape. La instalación del Schräge Musik en la cabina trasera era habitual en los Bf 110. Jabs solamente pilotó con el NJG 1.



3
He 219 V9, 'G9+FB' del Maj Werner Streib, *Gruppenkommandeur* del Stab./NJG 1, Venlo, junio de 1943.

Como *Gruppenkommandeur* del NJG 1 en Venlo en julio de 1943, Streib recibió la orden de formar una pequeña subunidad en el seno del NJG 1 para probar en combate el He 219. Este aparato, empleado por Streib en la primera misión de combate del modelo, quedó destruido en un aterrizaje forzoso tras la salida en la que este *Experte* derribó cinco bombarderos. En esta imagen no puede verse el doble galón que denotaba la graduación de Streib, pintado detrás de la cabina.



4

Bf 110C 'G9+AC' del Hptm Walter Ehle, *Gruppenkommandeur* del II./NJG 1, Arnhem-Deelen, octubre de 1940.

Como *Gruppenkommandeur* del II./NJG 1 en Arnhem-Deelen en octubre de 1940, Ehle era otro de los pilotos que llevaba pintado su doble galón de graduación en el avión que tenía asignado. Efectuó todas sus misiones nocturnas con el NJG 1, y añadió 35 derribos nocturnos a los 3 que había logrado anteriormente como piloto de *Zerstörer;* los dos primeros los abatió en Polonia en 1939. Vemos en el timón de este aparato estas dos victorias y sus seis primeros derribos nocturnos, así como el habitual número romano 'II' detrás del escudo, denotando su pertenencia al segundo *Gruppe.*



5

Bf 110C 'G9+BM' del ObFw Hans Rasper, 4./NJG 1, Bergen, noviembre de 1940.

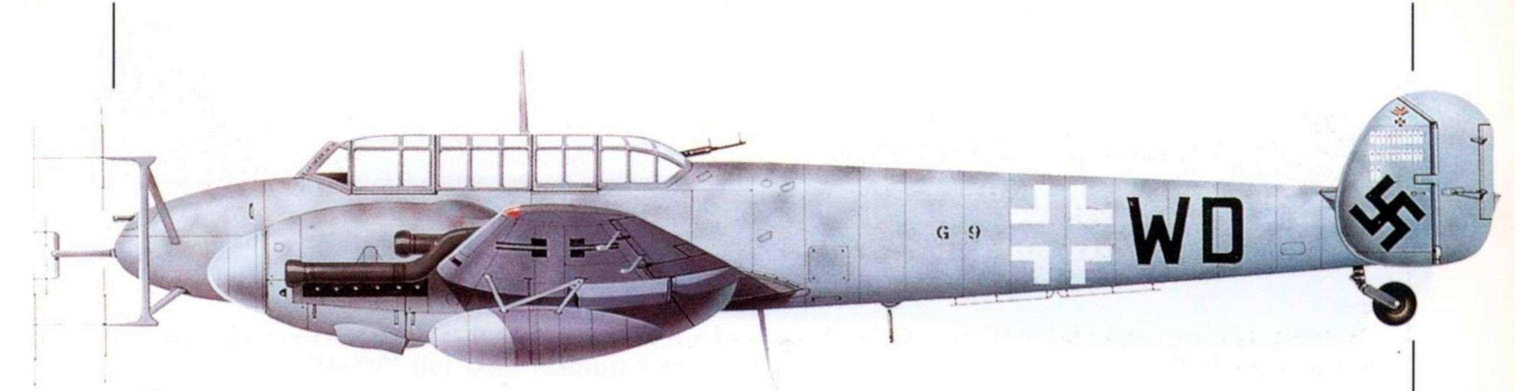
Mientras servía con el NJG 1 en Bergen, en noviembre de 1940, Rasper se anotó sus dos primeras victorias en el timón del avión que tenía asignado, práctica más o menos habitual en los Bf 110 de la Nachtjagd. También era muy popular la insignia 'Englandblitz' bajo el parabrisas y en ambos lados. Rasper volaría más tarde con el NJG 101, y se anotó 8 derribos nocturnos.



6

Bf 110C 'G9+GP' del Lt Helmut Niklas, 6./NJG 1, St. Trond, mayo de 1942.

Niklas operaba desde St. Trond en mayo de 1942, pilotando un Bf 110C estándar. Este aparato en concreto lleva la única barra de victoria de su primer derribo, un hito importante para cualquier piloto de combate. Niklas voló con el NJG 1 y más tarde con el NJG 3, anotándose 8 victorias. Murió el 30 de enero de 1944 durante un periodo de numerosas bajas en la *Nachtjagd.*



7
Bf 110G-4 'G9+WD' del Oblt Martin Drewes, *Gruppenkommandeur* del III./NJG 1, Laon-Athies, marzo de 1944.

Drewes era el *Kommandeur* del III./Gruppe NJG 1, con base en Laon-Athies, Francia. Lleva sus por entonces 22 victorias pintadas en el timón de este aparato, y como toque personal vemos el dibujo de la Cruz de Caballero sobre sus anotaciones. Este aparato llevaba los radares FuG 220 SN-2b y FuG 218 Lichtenstein C1. Drewes se unió a la *Nachtjagd* tras haber logrado dos victorias en *Zerstörer,* permaneciendo con el NJG 1 durante el resto de su tiempo de servicio; acumuló un total de 47 victorias nocturnas.



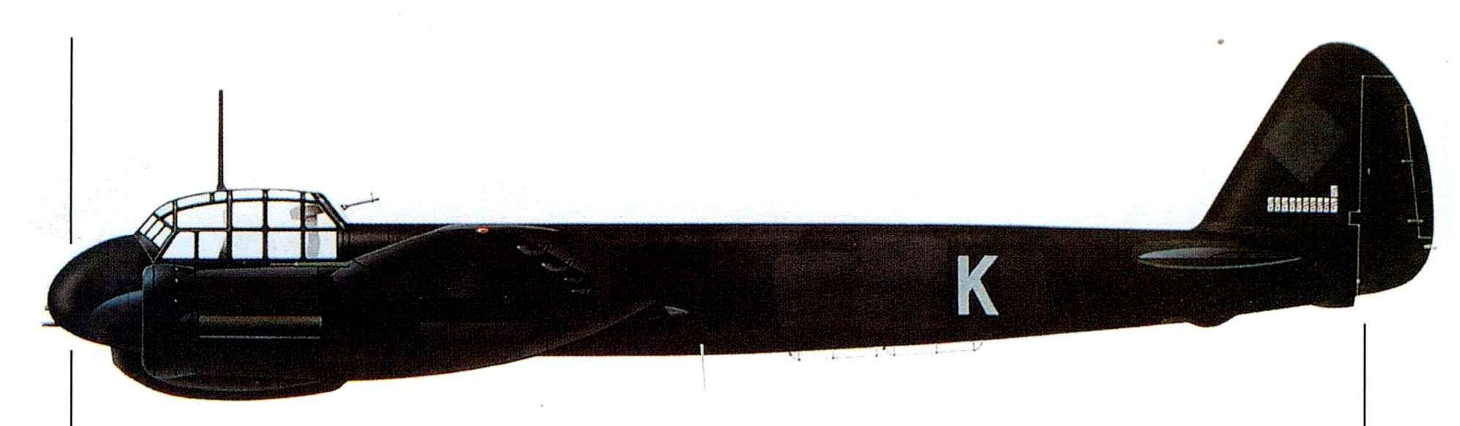
8
Bf 110G 'G9+EF' del Maj Heinz-Wolfgang Schnaufer, *Gruppenkommandeur* del IV./NJG 1, St. Trond, octubre de 1944.

Schnaufer fue *Gruppenkommandeur* del IV./NJG 1 entre marzo y octubre de 1944; durante este periodo alcanzó las 100 victorias. Todas ellas aparecen en el timón de su avión, totalmente equipado con radar FuG 220 SN-2 y Schräge Musik.



9
Ju 88C-6 'R4+XM' del Maj Prinz Heinrich zu Sayn-Wittgenstein, *Geschwaderkommodore* del NJG 2, Stendal, enero de 1944.

Sayn-Wittgenstein fue *Kommodore* del NJG 2 desde el 1 de enero de 1944 hasta su muerte el día 21; tenía asignado allí su propio avión, pero el aparato estaba dañado de combates anteriores, por lo que el príncipe tomó otro Ju 88 para salir la noche en que murió. Este C-6 estándar de la 4.Staffel podría perfectamente haber sido el caza en cuestión. Con la unidad en Stendal, Alemania, en enero de 1944, estaba equipado con radares FuG 202 y FuG 220 SN-2.



10
Ju 88C-2 'R4+KL' del Lt Alfons Köster, 1./NJG 2, Gilze-Rijen, octubre de 1941.

El 1./NJG 2 tenía su base en Gilze-Rijen, Holanda, en octubre de 1941 y se ocupaba principalmente de tares de intrusión, por lo que el diseño en pintura negra con la insignia nacional tapada para completar el efecto de camuflaje resultaba muy adecuado. Pocas unidades de la Luftwaffe se tomaron tantas molestias para ocultar su presencia sobre territorio enemigo, pero el anonimato le dio muy buenos resultados a esta unidad. La exitosa carrera de Köster como piloto de intrusión le proporcionó 25 victorias; también sirvió durante algunos periodos en el NJG 1 y en el NJG 3 antes de morir el 7 de enero de 1945.



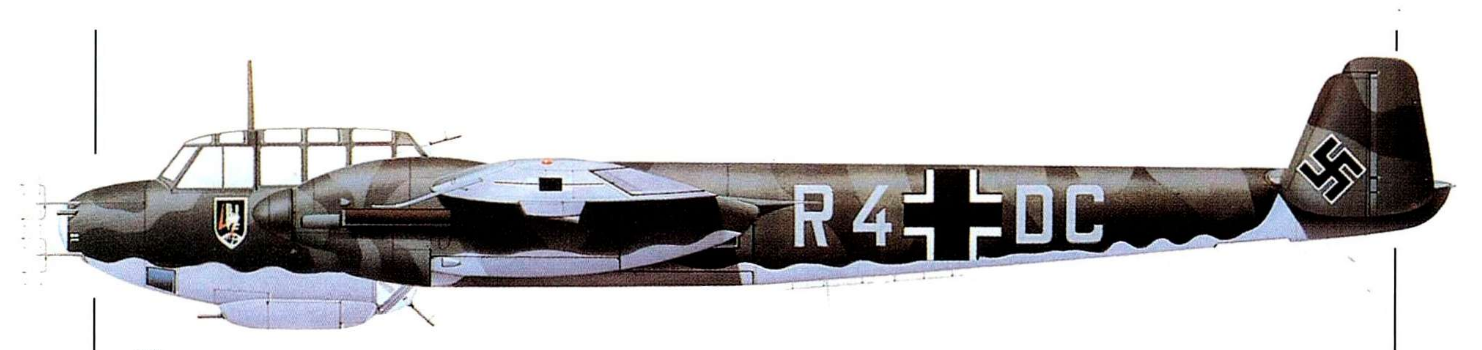
11
Do 17Z-10 'R4+AK' del Hptm Eric Jung, StKap del 2./NJG 2, Gilze-Rijen, otoño de 1940.

Los primeros cazas nocturnos Dornier, de nuevo con el acabado en pintura negra adoptado por la *Nachtjagd* casi desde su formación, se entregaron a una serie de unidades donde generalmente apoyaban al Ju 88 y al Bf 110. Este ejemplo va equipado con la mira de infrarrojos Spanner. Hasta las letras de código van pintadas en gris, por lo que casi la única nota de color en todo el avión es la punta del cubo, las hélices de color rojo, que indican la Staffel. Jung fue su StKap mientras la unidad operaba desde Gilze-Rijen, en el otoño de 1940. Sólo sirvió en el NJG 2 y se anotó 28 victorias nocturnas.



12
Ju 88C-2 'R4+CK' del Lt Heinz Rökker, 2./NJG 2, Catania, 1942.

Cuando el NJG 2 se trasladó de Europa continental a Catania, Sicilia, sus aviones adoptaron las marcas de este teatro de operaciones, una franja blanca en la parte trasera del fuselaje que destacaba mucho junto al color negro del resto. Parece que Rökker no anotó sus victorias en este avión durante aquel periodo, aunque acabó derribando un total de 64 aviones sirviendo únicamente en el NJG 2.



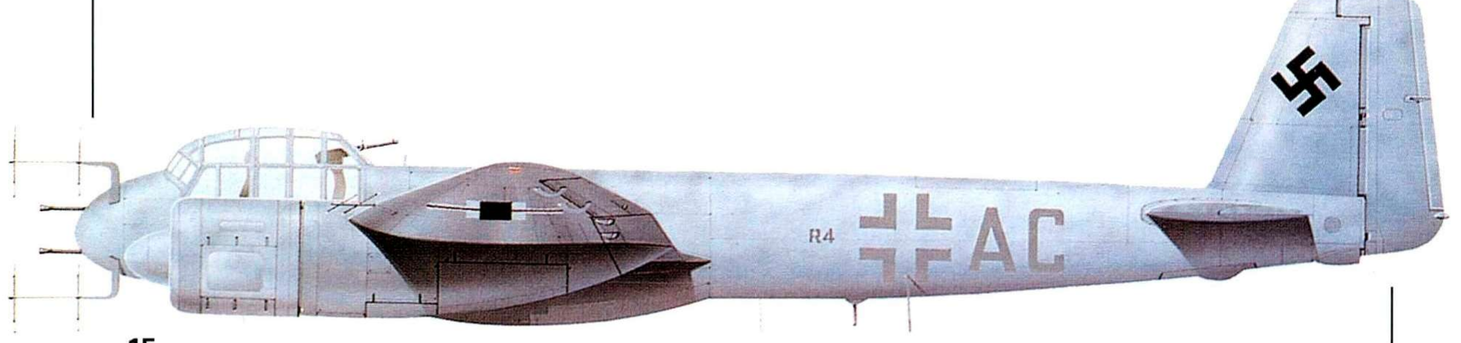
13
Do 215B-5 'R4+DC' del Oblt Helmut Lent, *Gruppenkommandeur* del II./NJG 2, Leeuwarden, 1942.

Vemos aquí un Do 215 equipado con el FuG 202, en uno de los acabados 'de fábrica', no estándar, que pintaba Dornier en sus versiones de caza nocturno; también se observa el paquete ventral adicional para el cañón MG FF. Las pruebas fotográficas parecen indicar que estos diseños algo exóticos, así como las dimensiones incorrectas de la Balkenkreuz, a veces no se repintaban conforme al reglamento una vez en servicio. Lent fue *Gruppenkommandeur* del II./NJG 2 en Leeuwarden entre noviembre de 1941 y octubre de 1942, y solamente Schnaufer le superó en el número de victorias nocturnas.



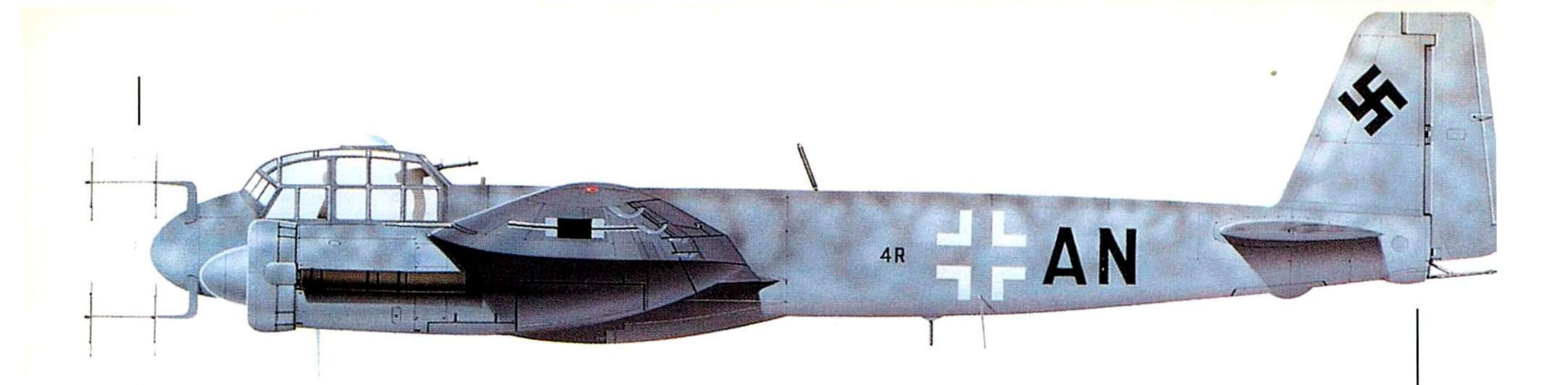
14
Ju 88C-6 'R4+AC' del Hptm Dr. Horst Patuschka, *Gruppenkommandeur* del II./NJG 2, Comiso, principios de 1943.

La tripulación de tierra hacía todo lo posible para ocultar a las miradas indiscretas los equipos especiales de sus Ju 88, como en este caso en que se ha borrado la letra que indica la *Staffel* y escribiendo simplemente con tiza la letra individual del aparato, para su identificación en la línea de vuelo. Pero al ser el *Kommandeur* del II./NJG 2, Patuschka tenía autorización para llevar el recuento total de sus victorias durante las operaciones en Comiso, Sicilia, a principios de 1943. Patuschka sólo sirvió en el NJG 2 y se anotó 23 victorias antes de caer en combate (probablemente con este mismo avión, Wk-Nr 360226) sobre Bizerte, Túnez, el 6 de marzo de 1943.



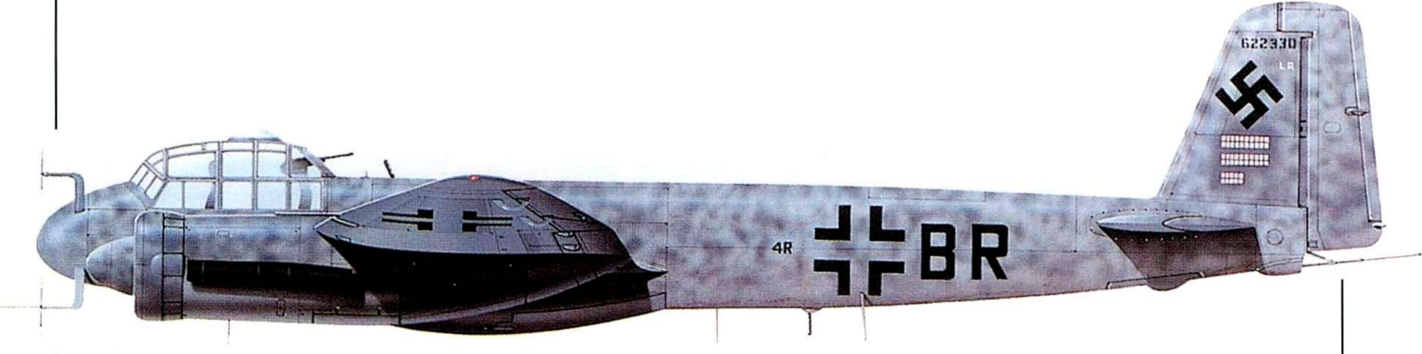
15
Ju 88G-1 'R4+AC' del Maj Paul Semrau, *Gruppenkommandeur* del II./NJG 2, Kassel-Rothwesten, primavera de 1944.

Semrau fue *Gruppenkommandeur* del II.Gruppe entre enero y noviembre de 1944, cuando tenían su base en Kassel-Rothwesten, Alemania. Aunque no lleva marcas de victorias en el lado izquierdo, el caza de Semrau se distingue porque su armamento del morro tenía los cañones más largos, lo que era una más de las múltiples variaciones posibles en el armamento de la serie G, incluyendo el paquete ventral con doble cañón de 20 mm que vemos aquí. El radar es el SN-2, con antenas FuG 227 Flensburg en las alas. Semrau también pasó toda su carrera en el NJG 2, y se anotó 46 derribos antes de morir en combate el 8 de febrero de 1945.



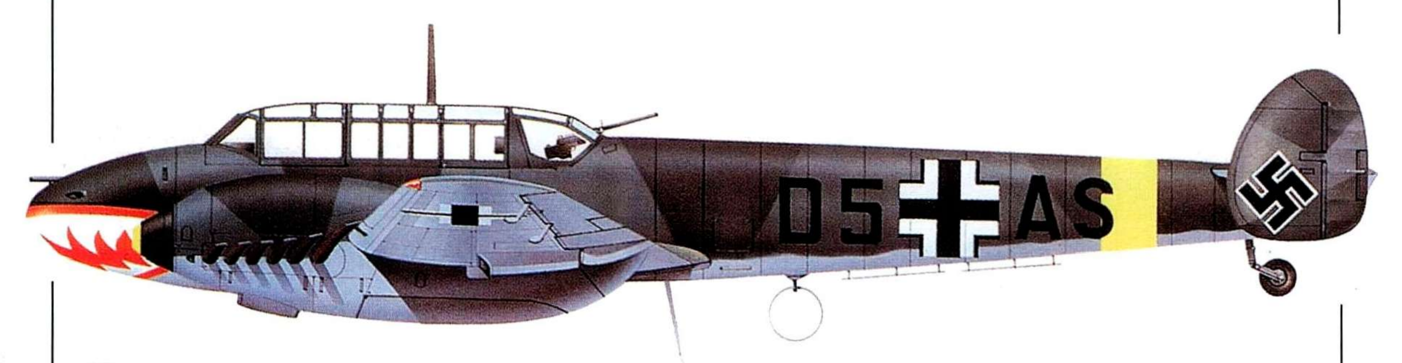
16
Ju 88G-6 '4R+AN' del Oblt Erich Jung, 5./NJG 2, Mainz-Finthen,marzo de 1945.

Erich Jung pilotó un Ju 88 durante todo su servicio en el NJG 2, la única unidad con la que voló. Cuando operaba con el 5./NJG 2 desde Mainz-Finthen, Alemania, en marzo de 1945, el avión de Jung estaba equipado con el SN-2, el radar de alerta de cola FuG 220 y un doble cañón Schräge Musik en el punto medio del fuselaje, uno de los tres puntos posibles de instalación en la serie Ju 88G. También vemos el código 'invertido' '4R' en lugar de 'R4', algo bastante común en el NJG 5 a partir de 1944. Jung logró 28 victorias.



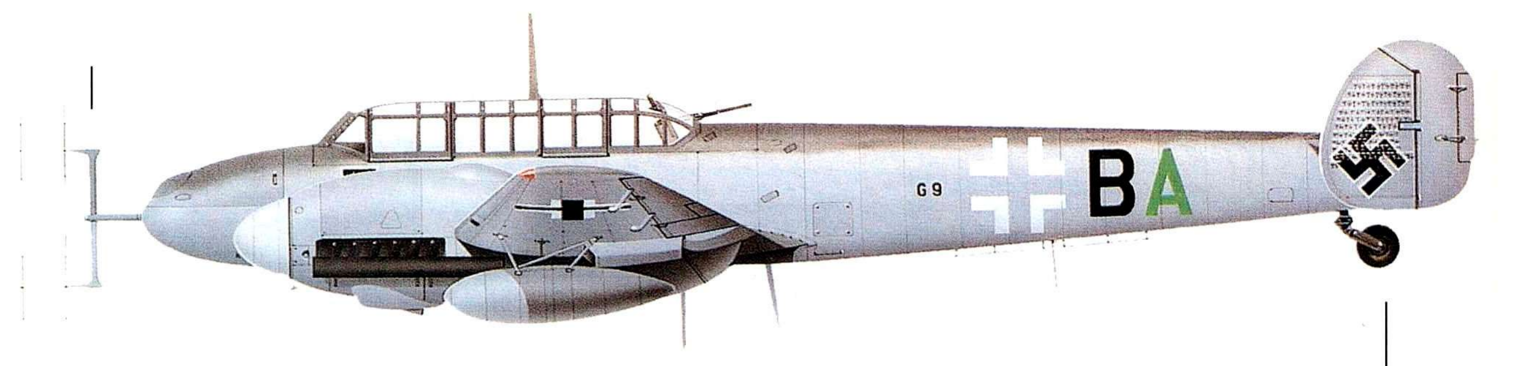
17
Ju 88G-6 (Wk-Nr 622330), '4R+BR' del Oblt Walter Briegleb, StKap del 7./NJG 2, Kassel-Rothwesten, otoño de 1944.

Este Ju 88, equipado con el SN-2, FuG 220 y un Schräge Musik instalado hacia delante, lleva pintadas las barras de victorias en el timón, que era el lugar favorito de muchos de los *Experten* que pilotaron este modelo. En contraste con algunos de los primeros Ju 88, el G-6 de Briegleb llevaba todo tipo de marcas, prerrogativa de un StKap. Briegleb estuvo al mando del 7./NJG 2 cuando tenía su base en Kassel-Rothwesten, durante el otoño de 1944. Posteriormente, Briegleb se trasladó al NJG 3, pero no aumentaría la cuenta de 25 victorias que vemos aquí.



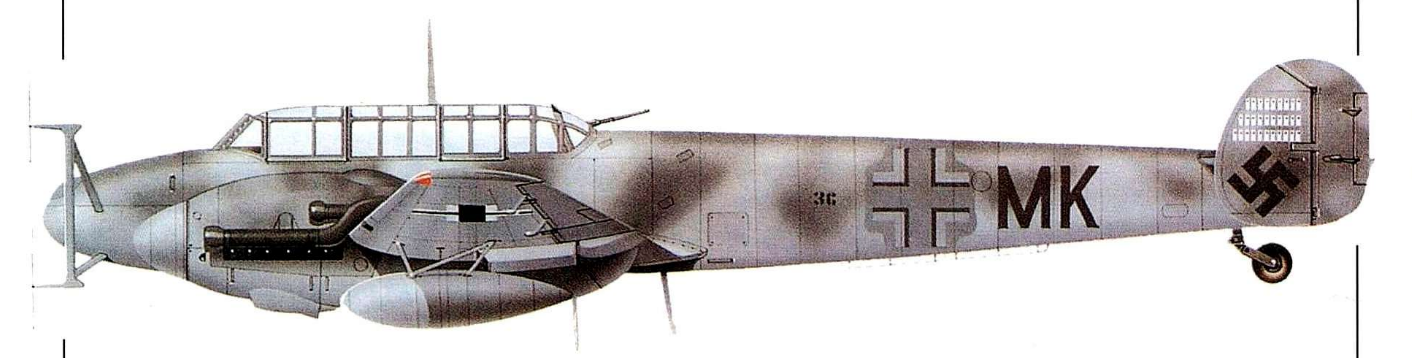
18
Bf 110C 'D5+AS' del Oblt Walter Borchers, StKap del 8./NJG 3, Lüneburg, invierno de 1941/42.

Borchers fue StKap del 8./NJG 3 mientras estuvo estacionado en Lüneburg, Alemania, durante el invierno de 1941/42. Por aquel entonces, su aparato llevaba los códigos de caza nocturno escritos sobre la pintura de *Zerstörer*, manteniendo incluso las marcas 'Haifisch' ampliamente utilizadas en el II./ZG 76. Este Bf 110 sigue llevando también la franja amarilla de los orígenes de la fuerza de caza nocturna. A las 11 victorias logradas como piloto de *Zerstörer*, Borchers añadió otros 48 derribos nocturnos sirviendo en los NJG 3 y 5. Murió el 5 de marzo de 1945.



19
Bf 110G-4 'G9+BA' del Maj Heinz-Wolfgang Schnaufer, *Geschwaderkommodore* del NJG 4, Schleswig, marzo de 1945.

Este avión fue el último Bf 110 que pilotó el máximo *Experte* de la *Nachtjagd.* Presenta la particularidad de que, aparentemente, tiene la marca 'A' del Stab en lugar de la letra individual del avión en verde. Al finalizar la guerra era Geschwaderkommodore del NJG 4, con base en Grove, Dinamarca. Este aparato iba equipado con el radar FuG 218 Neptun y llevaba los tubos de escape con atenuadores de llama Eberspacher de tubo simple, que aparecieron ya a finales de la guerra. Los británicos capturaron a Schnaufer y a los Bf 110 de su unidad, y al parecer llevaron este avión a Inglaterra y lo expusieron al público en Hyde Park; no es de extrañar, dadas las provocativas marcas que lleva. En la actualidad sólo se conserva el timón.



20
Bf 110G '3C+MK' del Oblt Martin Becker, 2./NJG 4, Florennes, verano de 1944.

Este avión equipado con el SN-2b y con base en Florennes, Francia, durante el verano de 1944, lleva una extraña versión de la *Balkenkreuz,* pues parece que pintaron encima y luego volvieron a pintarla parcialmente en forma de un fino perfilado gris oscuro. Por aquel entonces Becker había logrado 30 victorias, pintadas en el timón del modo habitual, pero sin la 'cinta' diagonal que a veces llevaba el nombre del piloto. En total, sirviendo en los NJG 3, 4 y 6, Becker se anotó 53 derribos.



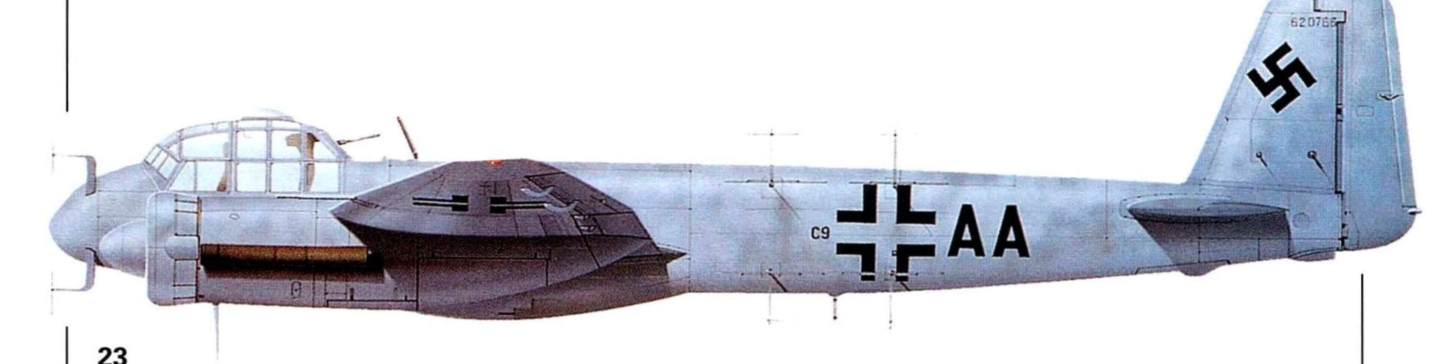
21
Bf 110F '3C+AR' del Oblt Hans-Karl Kamp, StKap del 7./NJG 4, Mainz-Finthen, verano de 1942.

Otro Bf 110 negro con las marcas estándar y los códigos en gris. Generalmente, la letra individual del avión se repetía en el extremo del morro para que lo viese bien la tripulación de tierra, y este aparato presenta otra ayuda de seguridad y propia de la *Staffel,* consistente en pintar de blanco las puntas del cubo de la hélice; ¡Así se podía ver al menos una parte del avión si estaba alineado en un refugio oscuro con otros doce aviones!. Kamp fue StKap del 7./NJG 4, con base en Mainz-Finthen durante el verano de 1942. Posteriormente se trasladó al JG 300 y en el momento de su muerte, el 31 de diciembre de 1944, había logrado 23 victorias.



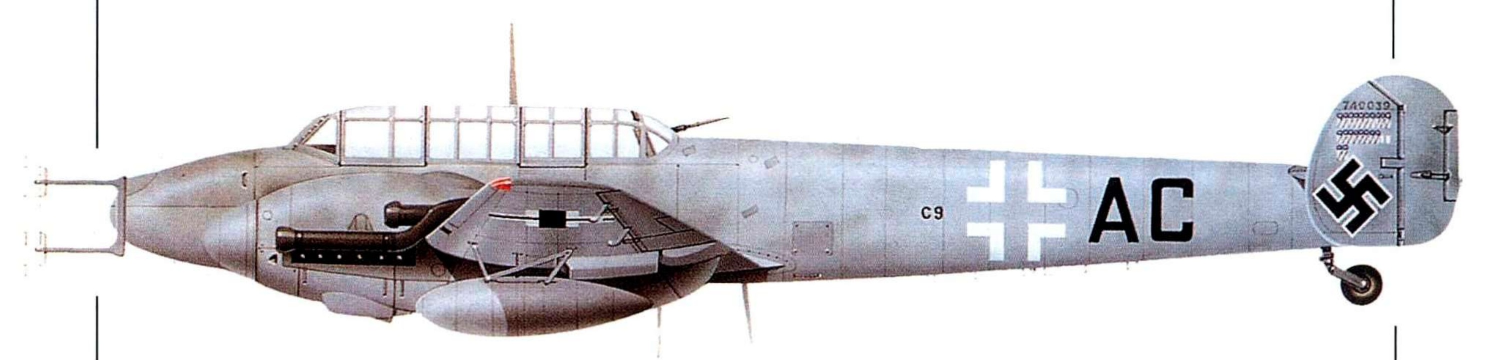
22
Bf 110C '3C+LR' del ObFw Reinhard Kollack, 7./NJG 4, Mainz-Finthen, verano de 1942.

Aquí se muestra el uso habitual de un perfil blanco para la letra individual del avión sobre fondo negro, y a menudo la letra se repetía en el extremo del morro y en los bordes de ataque de ambas alas, por la parte interior respecto de los motores. Kollack sirvió en el 7./NJG 4 con base en Mainz-Finthen a mediados de 1942, y tenía diez victorias por entonces. Al principio, las victorias de la caza nocturna se representaban mediante barras blancas sin el detalle introducido posteriormente. Kollack terminó la guerra con 49 derribos, logrados en servicio con los NJG 1 y 4.



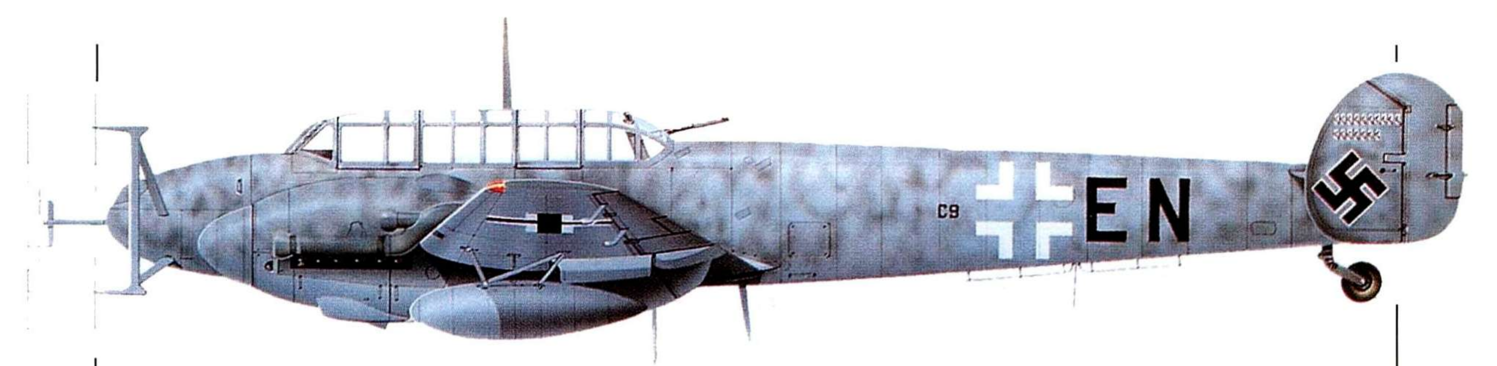
23
Ju 88G-6 'C9+AA' del Maj. Rudolf Schoenert, *Geschwaderkommodore* del NJG 5, ubicación desconocida, primavera de 1945.

Schoenert fue *Geschwaderkommodore* del NJG 5 desde marzo hasta mayo de 1945. Casi con toda seguridad tenía otro avión que pilotaba habitualmente, pues este ejemplar era algo parecido a un banco de pruebas para radares en el NJG 5. Tampoco eran estándar la configuración de la antena en el fuselaje trasero para el SN-2 ni el radar de alerta de cola, aunque el avión también tiene antenas de radar SN-2 en el morro. Schoenert, un *Experte* con 64 victorias, sirvió en los NJG 1, 2, 5 y 100.



24
Bf 110G-4 'C9+AC' del Oblt Leopold Fellerer, *Gruppenkommandeur* del II./NJG 5, Gütersloh, enero de 1944.

Fellerer fue *Gruppenkommandeur* del II./NJG 5 desde enero hasta mayo de 1944. Su unidad actuaba en enero desde Gütersloh, Alemania, cuando este avión estaba en servicio. Muestra algunas variaciones en las 22 barras de victorias: en dos de ellas falta el detalle de la línea diagonal, probablemente para indicar derribos diurnos. Va equipado con un radar FuG 202 Lichtenstein BC. Fellerer se anotó un total de 41 victorias formando parte de los NJG 1, 5 y 6, y las tropas norteamericanas capturaron su último Bf 110G, incluyendo su timón de cola adornado.



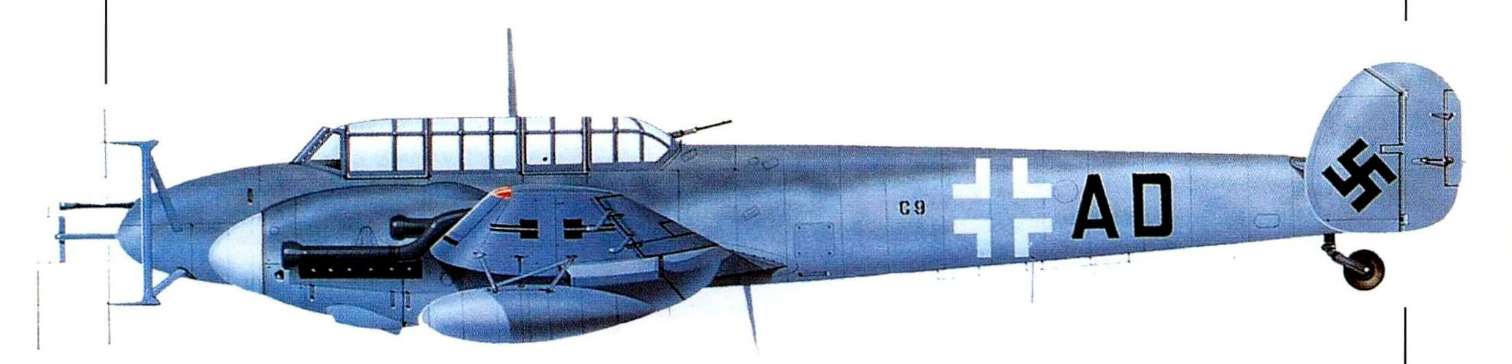
25
Bf 110G-4 'C9+EN' del Oblt Wilhelm Johnen, StKap del 5./NJG 5, Hagenau, abril de 1944.

Johnen fue el autor de *Duel Under the Stars* (Duelo Bajo las Estrellas), uno de los pocos testimonios de primera mano sobre la *Nachtjagd* publicados en inglés; alcanzó bastante notoriedad cuando aterrizó con este aparato, totalmente equipado con radares SN-2b y FuG 218 C1, en Suiza en 1944. Su pintura densamente moteada en el fuselaje era una variación sobre los diseños más claros que solían aplicarse en la *Nachtjagd* por aquel entonces, pero cada vez se usaban más estos diseños en tonos más oscuros. Johnen se anotó 34 victorias y sirvió en los NJG 1, 5 y 6.



26
Bf 110G-4 'C9+AD' del Maj Paul Zorner, *Gruppenkommandeur* del III./NJG 5, ubicación desconocida, mediados de 1944.

Paul Zorner, *Gruppenkommandeur* del III./NJG 5 desde marzo hasta octubre de 1944, era un piloto altamente cualificado plenamente dedicado a la *Nachtjagd.* Su avión estaba equipado con FuG 220 SN-2b y Schräge Musik, y todo parece indicar que estaba muy orgulloso de su pertenencia a esta rama de la Luftwaffe: ¡Desde luego, las marcas que lleva el avión no parece que ayuden a mantener el anonimato o a camuflarse! Aquí aparece en un momento en que tenía pintadas 42 victorias en su avión, y su recuento final llegó a las 59. Su servicio en combate se produjo en los NJG 2, 3, 5 y 100.



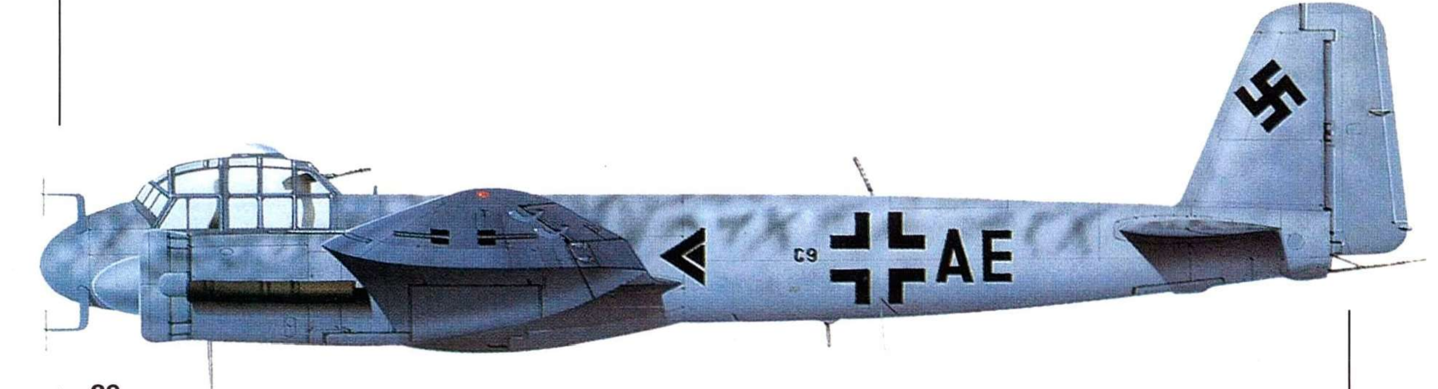
27
Bf 110G-4 'C9+AD' del Hptm Ulrich von Meien, *Gruppenkommandeur* del III./NJG 5, Königsberg, invierno de 1944-45.1944-45

Ulrich von Meien, sustituto de Paul Zorner como *Gruppenkommandeur* del III./NJG 5, pilotó un Bf 110 con marcas similares a las de su ilustre predecesor, desde su base en Königsberg durante el invierno de 1944-45. En este avión se observa el que prácticamente sería el diseño final de pintura de los Bf 110G, y va equipado con un cañón de morro MG 151 de cañón largo y supresor de destellos, además de radares FuG 220 SN-2b y FuG 218 C1. Von Meien fue uno de los pilotos que sirvió en varias de las formaciones de caza nocturna menos conocidas, y se anotó nueve victorias durante su carrera en los NJG 100 y 200 y, finalmente, en el NJG 5.



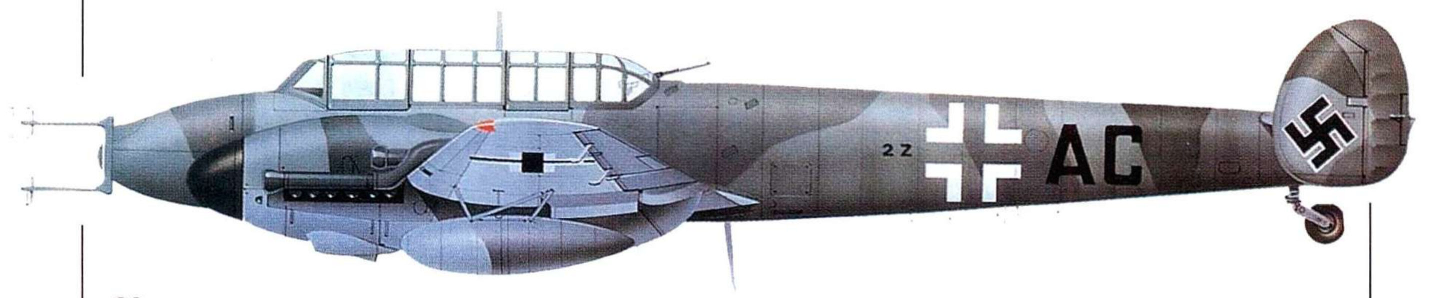
28
Ju 88C-6 'C9+DE' del Hptm Prinz Heinrich zu Sayn-Wittgenstein, *Gruppenkommandeur* del IV./NJG 5, Leipheim, principios de 1943.

Con la pintura estándar bastante apagada, el recuento de victorias de Sayn-Wittgenstein presenta una serie de barras de victoria unidas entre sí, probablemente indicando múltiples derribos en una misma noche. Era práctica habitual en las unidades de Ju 88 de caza nocturna que estas barras tapasen en parte la *Hakenkreuz*. De nuevo lleva la franja amarilla en el fuselaje para que se le pueda reconocer de algún modo en tierra, además del habitual radar FuG 202 Lichtenstein C1. El 'príncipe luchador' fue *Gruppenkommandeur* del IV./NJG 5 desde finales de 1942 hasta agosto de 1943 cuando se transformó en el I./NJG 100, y fue todo un ejemplo de dedicación a la *Nachtjagd* en general, y al Ju 88 en particular.



29
Ju 88G-6 'C9+AE' del Hptm Rudolf Altendorf, *Gruppenkommandeur* del IV./NJG 5, Langensabza, otoño de 1944.

Este Ju 88 lleva el camuflaje general más habitual para este modelo hacia mediados de 1944. El avión de Altendorff llevaba un Schräge Musik instalado hacia delante, SN-2 y radar de alerta de cola FuG 220. Al igual que otros pilotos, Altendorf llevaba el galón de su graduación pintado delante de los códigos de unidad. Fue *Gruppenkommandeur* del IV./NJG 5 cuando esta unidad tenía su base en Langensabza, en marzo de 1944. Altendorf sirvió en los NJG 3, 4 y 5 y obtuvo 25 victorias nocturnas.



30
Bf 110G-2 '2Z+AC' del Hptm Rolf Leuchs, *Gruppenkommandeur* del II./NJG 6, Echterdingen, marzo de 1944.

Este es uno de los numerosos Bf 110 que actuaron con camuflajes más propios de los *Zerstörer* que de los cazas nocturnos. Lo curioso del aparato de Leuchs era que llevaba tres tonos de pintura verde grisácea en vez de los dos en que se pintaban normalmente las superficies superiores. También resulta original el que llevaba los planos verticales de cola del Bf 110F en vez de los planos de cuerda más amplia de la serie G, aunque esta configuración debía ser la estándar en las versiones equipadas con el radar FuG 202. Como *Gruppenkommandeur* del II./NJG 6 con base en Echterdingen durante marzo de 1944, Leuchs sólo sirvió con el NJG 6 y se anotó 10 victorias.



1
Hptm Heinrich Prinz zu Sayn-Wittgenstein, *Gruppenkommandeur* del II./NJG 3 en Schleswig en agosto de 1943. Retratado con la guerrera ligera reglamentaria de verano y gorra de oficial, pantalones y botas de diario, la única concesión del Hptm Prinz zu Sayn-Wittgenstein a la individualidad es el pañuelo de civil que rodea la Cruz de Caballero que lleva al cuello. Recibió esta condecoración el 2 de octubre de 1942 al lograr 22 victorias nocturnas. En el último día de agosto de 1943, tras anotarse otras 25 victorias, se le otorgaron las Hojas de Roble. Y celebró su ascenso a *Kommodore* del NJG 2 el 1 de enero de 1944 logrando 6 derribos aquella misma noche. Tres semanas más tarde, el 21 de enero, estuvo a punto de repetir esta hazaña, pero le derribó un caza nocturno de la RAF cuando ya había logrado abatir a cinco bombarderos sucesivamente. Su total final de 83 victorias le convirtieron en el tercer piloto de caza nocturna de la Luftwaffe con mayor número de derribos en su haber, y por ello le fueron concedidas las Espadas a título póstumo.



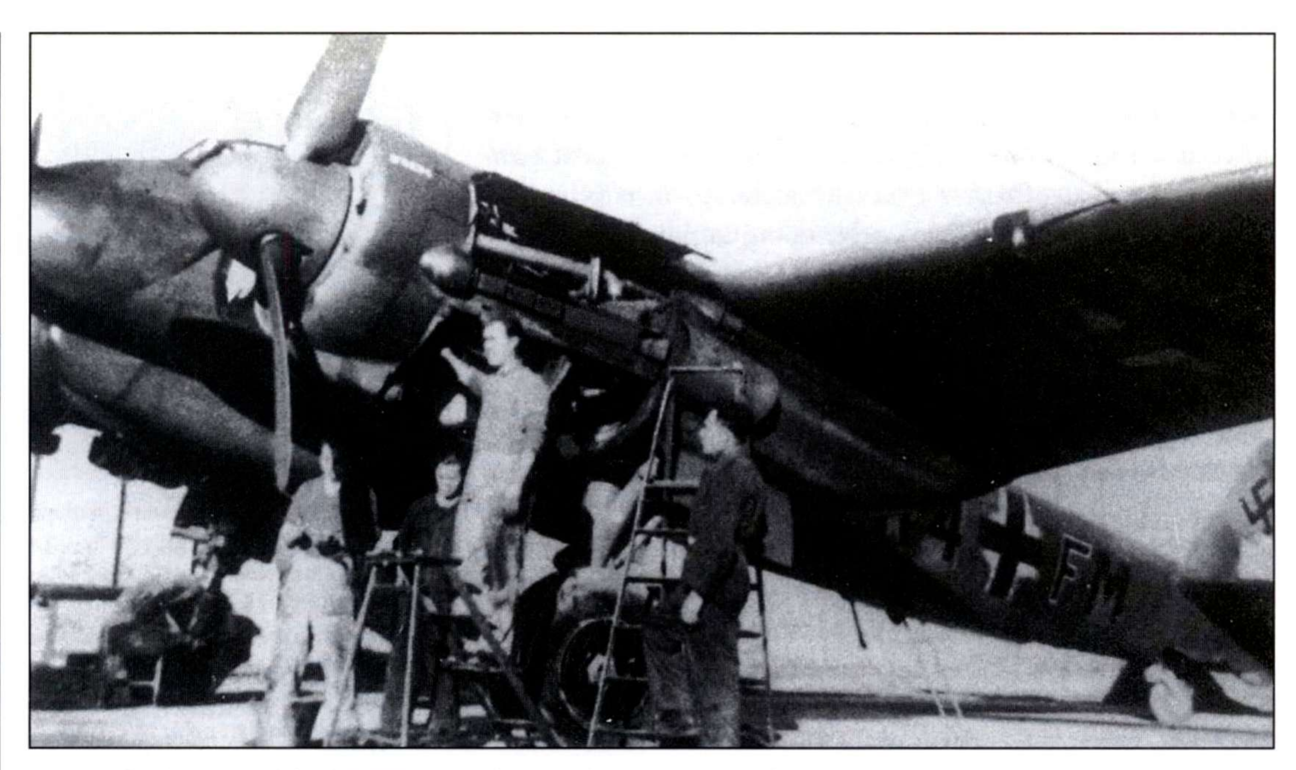
2
Hptm Werner Streib, *Gruppenkommandeur* del I./NJG 1 en Gilze-Rijen en el invierno de 1941-42. Streib lleva un mono de invierno de dos piezas calefactado (obsérvese el elemento de conexión encima del puño izquierdo), casco de vuelo, botas y chaleco salvavidas de kapok Fl 30156. Era el oficial de comunicaciones de Falck en el I./ZG 1 antes de trasladarse con él al NJG 1. Tras servir durante un largo periodo al mando del I.Gruppe, sucedió a Falck como *Geschwaderkommodore* del NJG 1 el 1 de julio de 1943. Desde el 1 de marzo de 1944 hasta el final de la guerra, el Oberstlt Werner Streib ocupó el puesto de Inspector de Cazas Nocturnos. Logró la primera victoria nocturna oficial de la Luftwaffe (el 20 de julio de 1940) para añadir otras 64 durante una carrera en el frente por la que también obtuvo las Hojas de Roble y las Espadas de la Cruz de caballero que aparecen aquí.



3
Hptm Leopold Fellerer, *Gruppenkommandeur* del II./NJG 5 en Leipheim en marzo de 1944.El austríaco "Poldi" Fellerer se relaja con un cigarro tras una misión; parece que está muy cómodo con su guerrera de servicio metida por dentro de unos pantalones de vuelo holgados, con profundos bolsillos externos; lleva también botas de vuelo y la gorra de oficial Fedmütze de gabardina, conocida familiarmente como *Schiffchen* (barquito). Nótese también la insignia de piloto y la Cruz de Hierro de Primera Clase, en el lado izquierdo del pecho, así como la linterna de señales blanca, verde y roja que lleva colgando del cuello. Pronto la sustituiría por una Cruz de Caballero, concedida el 8 de abril de 1944, por sus 28 victorias nocturnas. Al final de la guerra Fellerer había logrado 41 derribos (incluyendo dos obtenidos en peligrosas misiones diurnas).



4
Oblt Heinz-Wolfgang Schnaufer, StKap del 12./NJG 1 en Leeuwarden en enero de 1944. De entre todos ellos, fue quien cosechó más éxitos. Schnaufer aparece aquí con la guerrera reglamentaria de oficial, pantalones y botas de vuelo, así como su gorra favorita, una gorra flexible modelo 1943. Nótese la Cruz de Hierro de Primera Clase, en su bolsillo izquierdo de la pechera, la Cruz de Alemania en el derecho, y la recién obtenida Cruz de Caballero al cuello. Schnaufer llegó relativamente tarde a la caza nocturna; obtuvo su primer derribo el 2 de junio de 1942. Para el final de las hostilidades, cuando era *Geschwaderkommodore* del NJG 4, había acumulado un impresionante total de 121 victorias nocturnas en 164 misiones operativas. A pesar de que sobrevivió a la guerra y por alguna extraña coincidencia, Schnaufer tuvo el mismo destino que Lent, falleció por las heridas producidas dos días antes, al sufrir un accidente. En este caso se trató de un accidente de carretera cuando conducía por una larga recta cruzando un bosque, en un viaje de negocios por Francia, el 13 de julio de 1950. Su automóvil colisionó contra un camión que salió de un camino lateral.



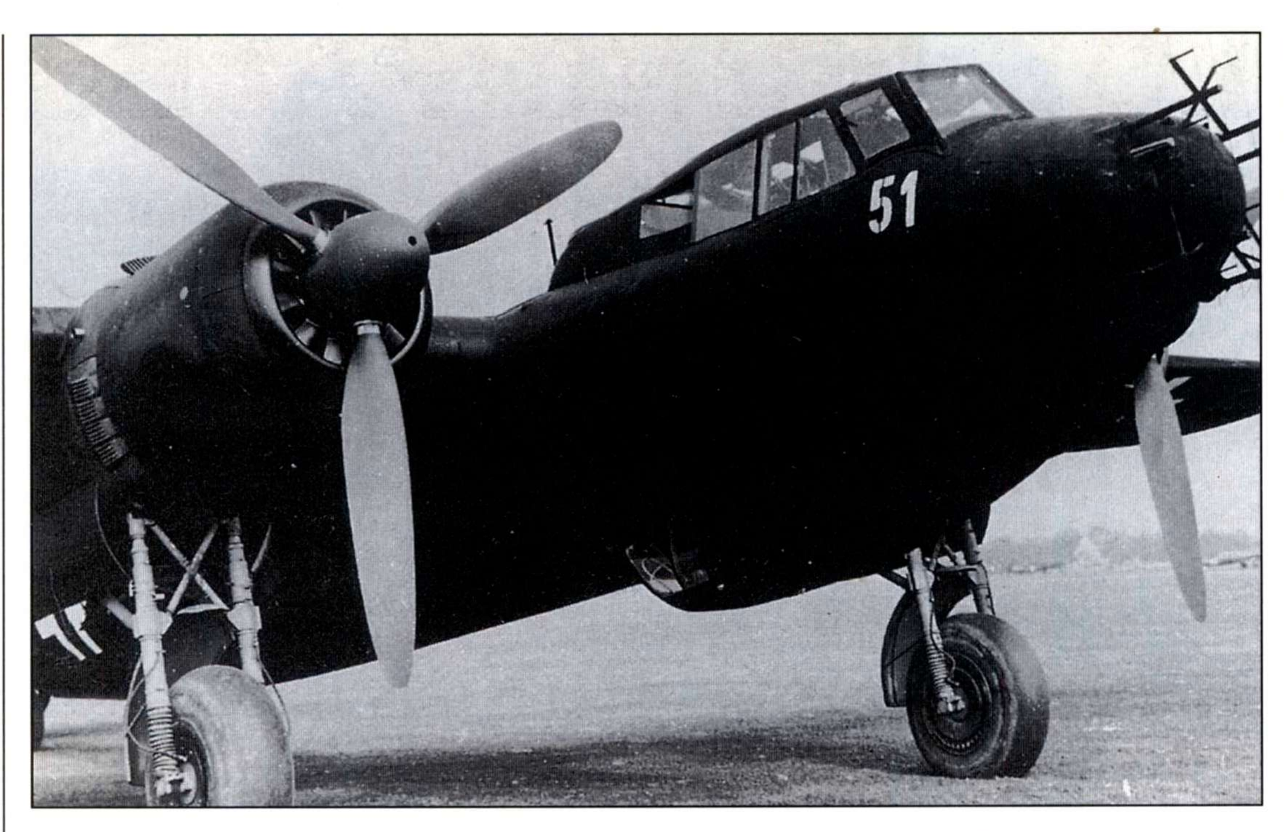
Los Ju 88 del NJG 2 en el Mediterráneo recibieron finalmente una mano de pintura que se consideró más adecuada que su anterior color negro, como muestra esta imagen del "R4+FM", un aparato de la 4.*Staffel* pilotado por un desconocido *Experten* cuyo total de victorias aparece en el timón, tapando parcialmente la esvástica, lo que era bastante habitual en los Ju 88 de ésta y de otras unidades (Lutz)

Las tripulaciones del I./NJG 2 no tuvieron más remedio que hacer el equipaje y dirigir sus Ju 88 hacia el Norte de África, donde ocuparon el aeropuerto de Catania en Sicilia. Durante casi todo el mes de noviembre y principios de diciembre estuvieron poniendo a punto las instalaciones de la base, y efectuando patrullas para familiarizarse con el teatro de operaciones. Las tripulaciones de los Ju 88 descubrieron que la oposición de la RAF allí era similar a la que se encontraron sobre Inglaterra, por lo que no introdujeron modificaciones en sus propios aviones. Las misiones de penetración nocturna siguieron dependiendo de las comunicaciones por radio y de las fuentes habituales de inteligencia, pues no se instalaron equipos de radar en sus aviones.

En noviembre, el 5./NJG 2 recibió un nuevo *StKap* de imponente nombre, Egmont Prinz zur Lippe-Weissenfeld. Este austríaco, que había sido piloto de *Zerstörer* con el II./ZG 76, se unió a la *Ges* cuando llevaba menos de una semana bajo el mando de Helmut Lent.

En la segunda semana de diciembre las tripulaciones de los Ju 88 pintados de negro del I./NJG 2 ya se habían adaptado a su nuevo entorno, y el 13 de diciembre de 1941 el ObFw Hermann Sommer se anotó el primer derribo nocturno de la unidad en esta región, sobre Creta. Era la octava victoria de Sommer, y se trató de un Beaufighter; era la primera vez que esta unidad alemana se topaba con este modelo, que se empleaba para un tipo de misiones muy parecidas a las que ellos mismos efectuaban. También en diciembre se derribaron otros dos "Beau" sobre Malta, además de un Blenheim y un Hurricane, cerrando el recuento de victorias de la unidad durante 1940/41 en 148 aparatos enemigos.

El día 19, el NJG 2 dio escolta a otros Ju 88 que atacaban a los barcos de un convoy rumbo a Malta. Los Hurricane del Sqn. Nº. 126 interceptaron los aviones alemanes y uno de los cazas fue derribado, causando la muerte de su piloto. Era el avión que pilotaba el Plt. Off.



Edward "Pete" Steele, que de este modo se convirtió en el primer americano caído en la defensa de Malta. Es probable que la victoria le correspondiese al *Experten* del NJG 2, Lt Peter Laufs de la 1.*Staffel*, en la que sería su victoria número 12, aunque también se anotó la destrucción de un Hurricane a manos del Bf 109F que pilotaba el Kommodore del JG 53, el Maj Gunther Freihert von Maltzahn, que se anotaría un total de 68 victorias.

En este combate cayó derribado el Ju 88 que pilotaba el Lt. Wilhelm Brauns, y algunos detalles apuntan a la posibilidad de que se tratase del Ju 88 al que estaba disparando el Plt. Off. Steele antes de caer derribado. A su vez, pudo verse a la tripulación del Ju 88 disparando al Hurricane mientras caían. Estas primeras semanas le costaron tres aviones al I./NJG 2, uno de cada *Staffeln*, los días 19, 22 y 28 de diciembre.

Sobre las desiertas llanuras del Norte de África no se encontraron con nada tan potencialmente peligroso como la incesante riada de bombarderos que golpeaba las ciudades de Alemania, y el NJG 2 siguió librando su batalla particular durante los primeros siete meses de 1942. Las tripulaciones de los Ju 88 derribaron a muy diversos aviones enemigos, desde Swordfish hasta Maryland, incluyendo algún que otro "pesado" como los Halifax y Liberator, aunque la mayoría de derribos que se anotaron durante este periodo fueron Wellington. En junio, la unidad estuvo activa sobre Tobruk, pero era evidente que la campaña del desierto se estaba convirtiendo en un ejercicio difícil y costoso para la Luftwaffe, siempre superados en número por la creciente fuerza aliada en la zona. Durante los meses de otoño disminuyeron significativamente las victorias en caza nocturna del I./NJG 2, y el último derribo, un Wellington (la victoria número 184 de la unidad), correspondió al Oblt Schulz el 10 de septiembre de 1942.

El Do 217J era la más atractiva de todas la conversiones de Dornier a caza nocturno a partir de diseños de bombarderos convencionales. El aparato que aquí se muestra es un prototipo equipado con un radar de morro FuG 202 y sin las armas de disparo lateral y trasero desde la cabina que incluía la versión de bombardeo. Generalmente se mantenía la torreta superior, aunque no está instalada en este avión en concreto

Este Bf 110G, codificado "8V", fue fotografiado en el frente Este. (Lutz)



LOS PRINCIPALES ASES

El 1 de enero de 1944, el Prinz zu Sayn-Wittgenstein renunció a su puesto de *Kommandeur* del II./NJG 2, y se trasladó a la *Stabsschwarm* de la Ges. Este destacado personaje, con más de 70 victorias ya por entonces, estaba "literalmente poseído" por el espíritu de la caza nocturna. De hecho, sólo Schnaufer y Lent lograron superar su marca.

Fueron relativamente pocos los pilotos experimentados de la *Nachtjagd* que cayeron derribados por el armamento defensivo de los bombarderos británicos a los que atacaban, pues generalmente era bastante escaso; pero Paul Szameitat, *Experte* con 29 victorias y *Kommandeur* del I./NJG 3, fue uno de ellos. En la noche del 1 al 2 de enero atacó a parte de un considerable contingente de bombarderos (421 Lancaster) sobre Berlín con su Ju 88C-6 (Wk-Nr 750444) "D5+EN", y fue herido gravemente por el fuego defensivo. Al darse cuenta de que tenía que aterrizar de inmediato para tener alguna posibilidad de sobrevivir, Szameitat intentó un aterrizaje forzoso en unos bosques cerca de Buckeburg. Estuvo a punto de lograrlo, pero el avión capotó en el último momento, matando a los tripulantes. En abril se le concedió a título póstumo la *Ritterkreuz.*

Aquel mismo mes, más tarde, el infortunio golpeó de nuevo cuando el Hptm Manfred Meurer, *Kommandeur* del I.Gruppe NJG 1 y un as con 65 derribos en su haber, fue víctima de una colisión con un Lancaster que bombardeaba Berlín en la noche del 21 al 22 de enero. Su He 219A-0 (Wk-Nr 190070/"G9+BB") chocó a gran velocidad contra el bombardero cogido por sorpresa, y parece ser que ambos aparatos se precipitaron al suelo todavía unidos.

Aquella misma noche la *Nachtjagd* perdió al primero de sus príncipes. El Prinz zu Sayn-Wittgenstein despegó desde Deelen en un Ju 88C-6 "R4+XM" (Wk-Nr 750 467) que tomó "prestado", pues su propio Ju 88 había quedado destrozado la noche anterior en un accidente tras haber sufrido otra colisión, para atacar a los bombarderos que se encontraban sobre la ciudad de Magdeburgo. Rápidamente logró derribar cuatro aviones de entre una fuerza combinada de Lancaster y Halifax, y se estaba preparando para efectuar un segundo ataque contra un quinto aparato que sólo había logrado dañar cuando su Ju 88C-6 fue alcanzado, bien por un caza nocturno de la RAF o bien por los ametralladores de los bombarderos.

Primer plano de la sección de morro de un Bf 110G-4/R1 que aterrizó en Dübenford, Suiza, el 15 de marzo de 1944. Aunque algunas tripulaciones lo odiaban cuando apareció, el radar FuG 202 *Lichtenstein* resultó ser el salvador de la fuerza de caza nocturna, pues sin él habrían derribado bastantes menos bombarderos nocturnos. De nuevo, vemos que este aparato tiene la parte inferior de su ala derecha pintada de negro (incluyendo el depósito externo de combustible) para facilitar la identificación (Price)



Tras ordenar a su tripulación, el Fw Friedrich Ostheimer y el Uffz Kurt Matzuleit, que se lanzasen en paracaídas, el príncipe intentó efectuar un aterrizaje de emergencia en el aeródromo de Stendal-Borstel. Sin embargo, al descender demasiado bajo durante la aproximación, el Ju 88 tocó tierra dos veces y el tren de aterrizaje se desprendió con el segundo impacto. El aparato se estrelló con gran violencia y ardió en parte, aunque el cuerpo del piloto apareció cerca de allí sin signos de heridas por la acción del enemigo. La conclusión fue que Wittgenstein salió despedido del avión accidentado pero falleció por las lesiones sufridas en el choque.

Así fue como murió un piloto que no tuvo rival en su dedicación a tan mortíferos menesteres, alguien que realmente no debía haber estado volando aquella noche, pues todos los testimonios confirman que estaba al borde de la extenuación. En el momento de su muerte, Sayn-Wittgenstein tenía 83 victorias en su haber y era Major.

El Oberst Kammhuber dedicó un efusivo tributo a Sayn-Wittgenstein:

"Los cazas nocturnos han perdido a su mejor hombre. Parece ser la inalterable voluntad del destino el que los mejores de entre todos, Richthofen, Mölders y Wittgenstein, caigan en plena juventud. El único consuelo que nos queda es la certeza de su heroísmo e inmortalidad."

Fue el comienzo de un mal año para Alemania, pero otros *Experten* siguieron disfrutando de buena suerte, como fue el caso de Hans-Joachim Jabs:

"Para enero de 1944 ya había logrado otras 25 victorias, llegando a un total de 45. En marzo me impusieron la Cruz de Caballero y fui nombrado Kommodore del NJG 1, donde sustituí a Werner Streib, que pasó a ocupar el puesto de *Inspektor der Nachtjagd.* El 1 de mayo de 1944 fui ascendido a Oberstleutnant, pero seguí con el NJG 1 hasta el final de la guerra."

También se había formado la *Nachtjagdgruppe* 10 en enero, con el fin de investigar nuevos y modificados despliegues tácticos en caza nocturna, probar armamentos y equipos y centralizar el control de todo el esfuerzo que se estaba realizando contra los Mosquito. Esta unidad contaba con ejemplos de todos los aviones en uso entonces en el frente, y recibió siempre los nuevos diseños, tales como el Ta 154, para su ensayo operativo.

Tal y como Hans-Joachim Jabs indicaba en la frase precedente, la gran contribución de Werner Streib al arma de caza nocturna de la Luftwaffe se vio recompensada en marzo, cuando le nombraron *Inspektor der Nachtjagd.* El inconveniente de este ascenso para el gran as fue que ya no pudo seguir aumentando su lista de 68 derribos (tres de ellos logrados de día), pero siguió ofreciendo valiosos consejos prácticos e influyó de manera positiva en los nuevos desarrollos destinados a aumentar la eficacia de la fuerza.

Entre aquellos cambios que Streib ayudó a iniciar está el nuevo diseño de colores para la mayoría de aviones de la *Nachtjagd.* Él había realizado su primera misión operativa en un He 219 pintado de color muy claro (casi blanco), y pronto otras tripulaciones aprecia-



Vista lateral del Bf 110G4/R1 del 6./NJG 6 que aterrizó por error en Suiza el 15 de marzo de 1944. Este avión llevaba un inusual diseño de camuflaje en las superficies superiores, parecido al empleado en los cazas diurnos. Como siempre ocurría con los acabados de pintura en la Luftwaffe, abundaban las variaciones, pero además algunos elementos de la *Nachtjagd* no rompieron nunca sus lazos con los *Zerstörergruppen,* y a menudo efectuaban misiones dobles, de día y de noche (Price)

ron también el mejor camuflaje que proporcionaban los colores claros frente a los tonos más oscuros, que solían reflejar toda la luz disponible.

Los accidentes siguieron produciendo un porcentaje considerable de las bajas en las tripulaciones de cazas nocturnos, tuviesen experiencia o no, y el 3 de marzo falleció el segundo de los príncipes de la caza nocturna. El Bf 110G-4 (Wk-Nr 720010) "C9+CD" del Prinz zur Lippe-Weissenfeld se enganchó con el suelo y se estrelló durante un vuelo sobre las Ardenas, y el príncipe, que sólo había formado parte del *Stabsschwarm* del NJG 5 durante unas semanas, falleció con un total de 51 victorias.

La *Nachtjagd* mantenía en un segundo plano sus unidades escuela para el entrenamiento de nuevas tripulaciones, pero crecía la presión para que éstas fuesen operativas lo antes posible. La necesidad acabó por obligar a que los NJG 101 y 102 se transformasen parcialmente en unidades de primera línea, manteniendo sus cometidos de entrenamiento hasta que ya no fueron necesarios.

En marzo, el III./KG 3 se transformó en el I./NJG 7 y, conforme a la política habitual de la Luftwaffe, se le asignaron tripulaciones experimentadas para formar más tarde otras unidades operativas. Dos meses después, parte de su selecto personal fue trasladado a Brieg para engrosar el núcleo de una nueva 4.*Staffel* que ya se había formado en su base operativa de Sonftenberg. Sin embargo, las salidas de lanzamiento de bengalas que hacía previamente el KG 3 no quedaron del todo en el olvido, y siguieron impartiendo entrenamiento práctico pero sin vuelos durante algún tiempo.

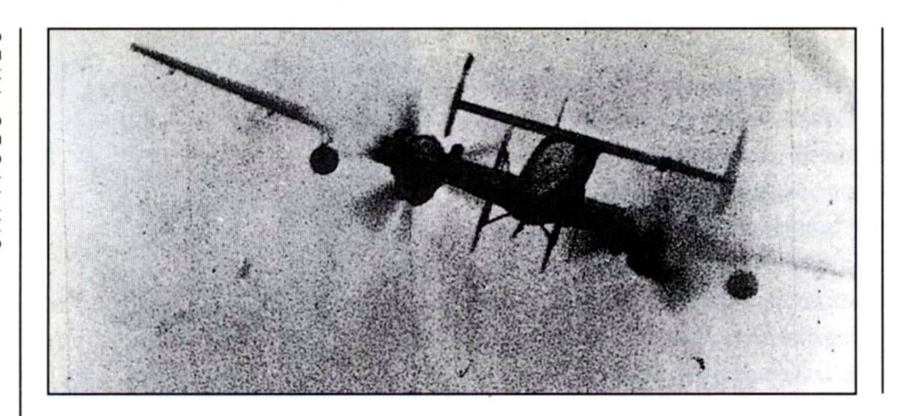
Se entrenaba a las tripulaciones para que lanzaran bengalas desde un avión perseguidor sobre la zona de objetivos de los bombarderos. Tales bengalas ardían durante cinco minutos, y su propósito era iluminar a los aviones enemigos contra las nubes para que los cazas nocturnos pudiesen atacarlos. Esta técnica tenía mucho mérito, especialmente porque los cielos cubiertos se convertían en una ventaja en vez de ser un inconveniente, y el avión encargado de soltar las bengalas podía operar también como caza nocturno normal tras haber completado su tarea inicial.

Durante la primavera de 1944 se produjo una disminución en los ataques de zona del Mando de Bombarderos sobre las ciudades alemanas, mientras los aliados se preparaban para invadir el continente. Los "pesados" de la RAF tenían órdenes de aumentar sus ataques sobre objetivos tácticos en vez de estratégicos, y la *Nachtjagd* tuvo un pequeño respiro. Pero algunas tripulaciones no notaron el descenso, pues la RAF aumentó las salidas de los Mosquito para mantener ocupados a los defensores nocturnos del Reich. Y lo peor es que las primeras variantes del caza nocturno Mosquito se habían perfeccionado hasta la versión XIX, con la instalación del radar británico AI Mk VIII o el Mk X norteamericano.

Pero antes de que el Mando de Bombarderos comenzase a efectuar salidas de apoyo aéreo a la invasión, Harris ordenó un ataque sobre Nüremberg en la noche del 30 al 31 de marzo. Como culminación a la batalla de Berlín, ésta fue una de las noches más fructíferas para la *Nachtjagd,* que se anotó la mayoría de los 95 Halifax y Lancaster abatidos en este ataque.



El antiguo piloto de *Zerstörer,* Maj Werner Hoffmann, entró en combate tanto con el NJG 2 como con el NJG 3 durante su periodo en la *Nachtjagd.* Hubo un considerable número de *Experten* de la caza nocturna que lograron cerca de las 50 victorias, y Hoffmann no fue una excepción, derribando exactamente medio centenar de aparatos de noche, además de una única victoria diurna (Toliver)



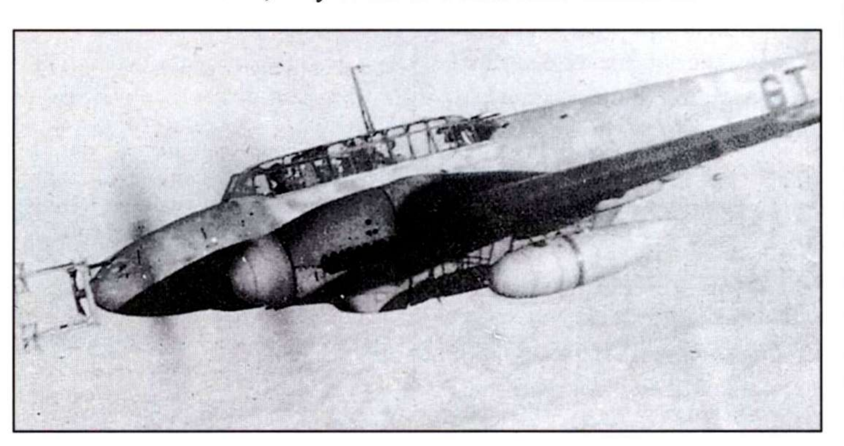
El Capt. Raymond Care, del 334 FS/4 FG, pilotaba un P-47D Thunderbolt al sudeste de Stettin el 11 de abril de 1944 cuando se encontró con un caza nocturno Bf 110G-4. Abrió fuego y lo abatió de inmediato, anotándose su sexta y última victoria de la guerra (Price)



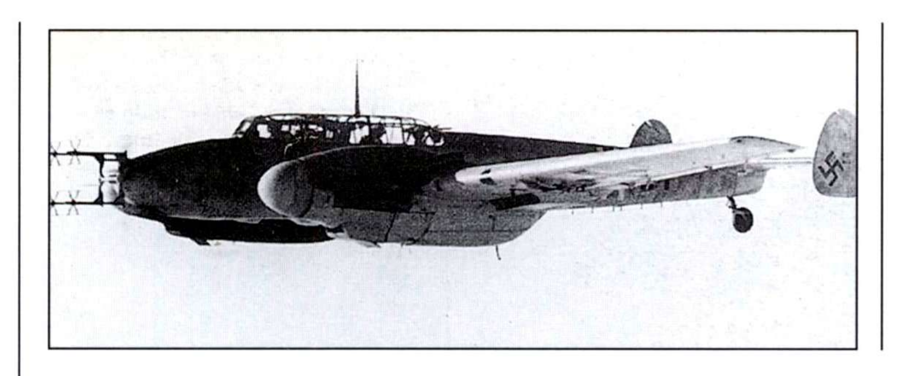
Este Bf 110G-4, abatido en territorio amigo tras el combate y con el código "G9+AA", era el avión del Maj Jabs del Stab./NJG 1. Aunque se ha representado a veces el avión y la letra de Stab en color verde, el personal superviviente de la *Nachtjagd* recuerda que tales marcas eran más habituales en colores negro y gris, pues no había necesidad de que los cazas nocturnos mostrasen los colores de *Staffel* comunes en la Luftwaffe (Lutz)

En condiciones de iluminación lunar, el control de tierra alemán reunió una considerable fuerza en dos balizas de posición que, casualmente, estaban en la trayectoria de los bombarderos. Al menos 82 aparatos cayeron derribados cuando iban en ruta hacia el objetivo, que casi ninguno de los 572 Lancaster y 214 Halifax que componían la Fuerza Principal lograron acertar de lleno; también contaban con el apoyo de 9 Mosquito. El balance empeoró aún más en el vuelo de regreso, y esta misión quedó como una de las más costosas operaciones de la RAF.

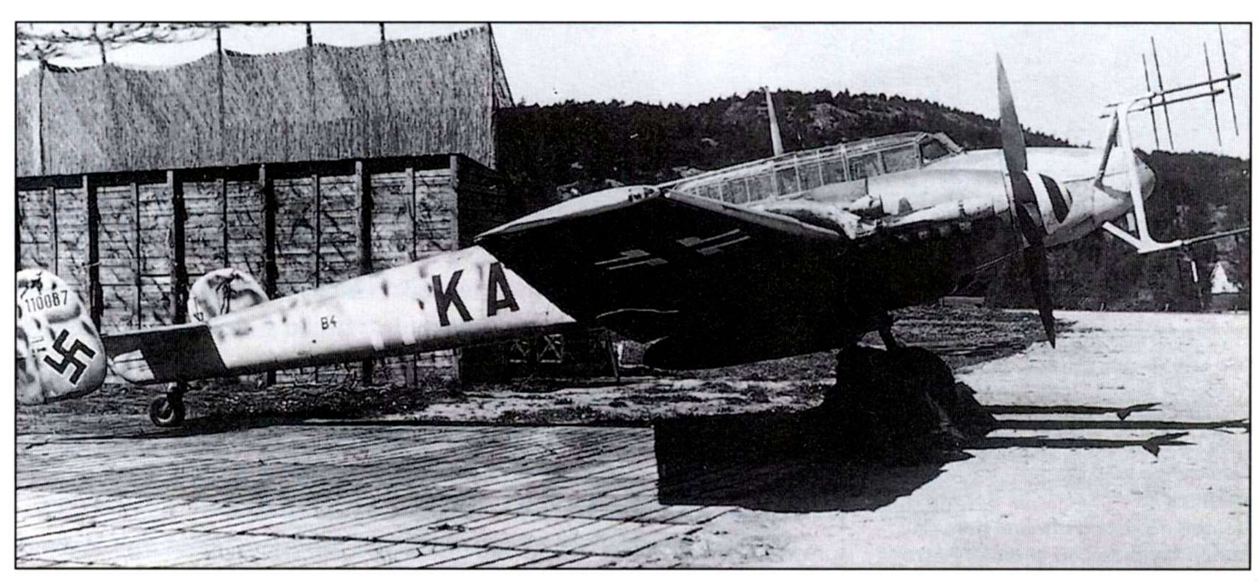
Justo antes de la invasión, los cazas y bombarderos aliados se convirtieron en una amenaza aún más mortífera para la *Nachtjagd*. Los aviones tácticos de la RAF y de la USAAF iban teniendo el radio de acción necesario para operar en todo el territorio alemán. Atacaban los aeródromos de la caza nocturna de modo rutinario, y cualquier avión por separado podía estar en peligro extremo incluso durante vuelos que no fuesen de combate, tal y como el Oberst Jabs descubrió:



Esta fotografía del Bf 110G-4 "3C+BT" del 9./NJG 4, con base en Juvincourt, Francia, probablemente se tomó durante una salida rutinaria diurna de enlace, transporte o correo. Había que realizar tales vuelos, aunque cada vez eran más peligrosos a medida que los cazas aliados penetraban más y más en Alemania (Crow)



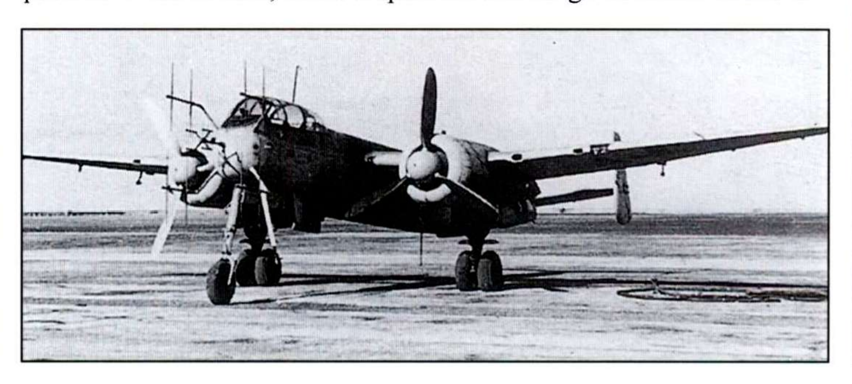
Este Bf 110G-4, equipado con unos poco comunes soportes ETC para bombas en lugar de los habituales tanques externos en la parte exterior de los motores, probablemente formaba parte también del NJG 4. No era extraño que se ordenase a los cazas nocturnos efectuar otro tipo de misiones de combate aparte de la interceptación nocturna, pero siempre existía el riesgo de perder tripulaciones altamente especializadas sin un motivo importante (Price)



El Bf 110G-4 "B4+KA" que pilotaba el Fw Kurt Keilig y su tripulación, el Fw Kurt Schroter (operador de radio) y el Uffz Karl Stamminger (mecánico de vuelo)

"Mi combate más memorable ocurrió a plena luz del día, el 29 de abril de 1944 cuando pilotaba mi Bf 110 desde St. Trond hasta mi propia base en Arnhem (Deelen), en Holanda. Además de mi tripulación, llevaba a bordo una pieza de tocino que había comprado en Bélgica.

Volaba con el cielo cubierto, y descendí justo antes de Arnhem, donde las nubes empezaban a disiparse. Pronto pude ver una serie de cazas monomotores en el aeródromo, y equivocadamente los tomé por aparatos nuestros. En realidad eran ocho Spitfire Mk IX (del Sqn. Nº. 132), que eran casi el doble de rápidos que mi Bf 110. Era demasiado tarde para intentar huir entre las nubes, pues ya me habían visto, así que me preparé para defenderme. Viré para ponerme de frente a ellos mientras el primer Spitfire hacía una pasada, y logré acertar algunos disparos; mientras el enemigo viraba para iniciar otro ataque, aterricé a toda prisa en el aeródromo; ahora disparaban con fuego de cañón contra mi



La silueta bien definida del He 219 "Uhu" revelaba un muy avanzado diseño para ser un caza nocturno especializado, con una serie de características novedosas como por ejemplo asientos eyectores, tren de aterrizaje en triciclo, cúpula con visibilidad por todos los ángulos y combinaciones de armamento intercambiables. Pero todas estas ventajas chocaron con los prejuicios de las tripulaciones, por lo que este avión no pudo alcanzar todo su potencial (Price)



Hans-Joachim Jabs (a la derecha, en jarras) no parece estar muy contento con el comportamiento de uno de sus pilotos durante una reciente salida. Jabs fue un extraordinario valedor del Bf 110, y sus 50 victorias en total fueron 31 nocturnas y 19 diurnas. Entre estas últimas se incluían dos Spitfire IX, lo que no está nada mal para un avión lastrado con el radar y otros equipos pesados (Jabs)

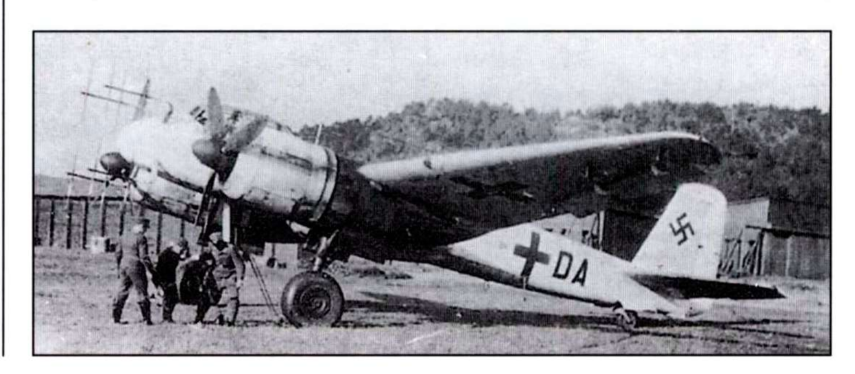
avión. Por suerte mi tripulación tuvo tiempo de abandonar el aparato antes de que quedase completamente destruido y, dentro del mismo, mi pieza de tocino."

Esta historia tuvo una secuela feliz. Prosigue Jabs:

"También hubo de efectuar un aterrizaje forzoso uno de los Spitfire, pilotado por el Flt. Lt. John Caulton, por quien supe que este ataque fue dirigido por Geoffrey Page, el conocido piloto inglés."

Los archivos de la RAF confirman que Jabs derribó dos Spitfire en lo que serían sus victorias 46 y 47, antes de que su Bf 110 quedase destruido en tierra. Page se anotó la destrucción del Bf 110. Años después, Jabs se encontró con Page en una convención de pilotos de caza en Munich. El as alemán de caza describió la pérdida de su pieza de tocino, y a las Navidades siguientes recibió en su casa un paquete de carne de cerdo, con una nota de Page donde aseguraba "sentir tremendamente" el haber sido responsable de la pérdida de aquella pieza en 1944, y que esperaba haberlo arreglado así…

La noche del 6 al 7 de mayo de 1944 quedó demostrado que el He 219 era el único caza nocturno alemán capaz de atrapar al Mosquito, cuando el Oblt Werner Baake del I./NJG 1 cazó uno a 26.000 pies. La gran altitud no representaba un problema para la tripulación alemana, pues su aparato era capaz de alcanzar los 41.668 pies. Lo más preocupante era el estrecho margen de velocidad: a plena carga, un Mosquito Mk XIX tenía una velocidad máxima de casi 650 km/h,



La región de operaciones de la *Nachtjagd* era muy amplia, y durante todas las hostilidades se mantuvo más o menos su presencia en Escandinavia. La tripulación de este Ju 88G-6 eran miembros de la *"Jagdstaffel Norwegen"*, y su avión, de código "B4+DA", lleva montada una bandeja en la panza con dos cañones de 20 mm descentrada hacia la izquierda; en esta versión no llevaba armamento integrado en el morro. Dado que esta fotografía data de la primavera de 1945, es probable que estuviesen a punto de realizar sus últimas salidas sobre la bolsa de resistencia de Kurland que, rodeada por el Ejército Rojo, resistió hasta el final de la contienda. Un Ju 88 con este código cayó derribado en su última misión sobre Kurland, pero es evidente que la unidad modificó las marcas de otro aparato, pues existen fotos del mismo aparato en estado de abandono en Alemania en fechas posteriores (Maesel)



Las tripulaciones de la *"Jagdstaffel Norwegen"*, con el siempre presente "Staffelhund" en brazos del quinto hombre por la derecha. El acabado en color gris claro del Ju 88G-6 tiene la nota de color de las espirales en la cubierta de las hélices de los motores Jumo (Maesel)

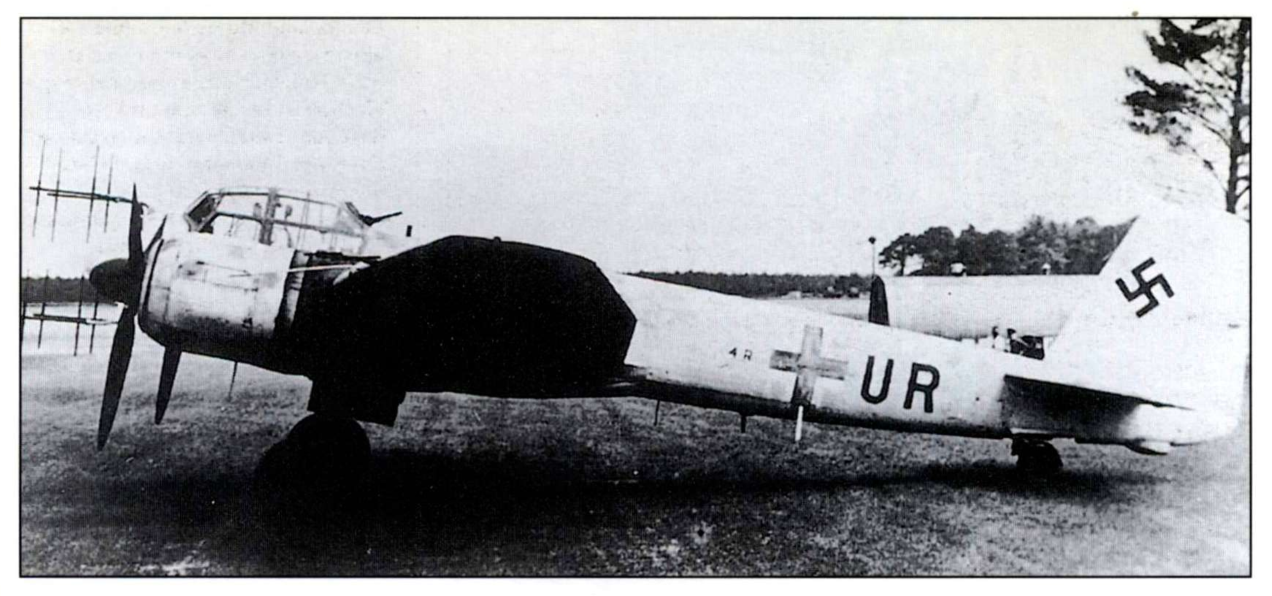
frente al margen de velocidades del He 219 de entre 670 y casi 800 km/h. Las meras cifras no bastan para indicar que no era recomendable para la tripulación del He 219 hacer funcionar los motores a máxima potencia durante largos periodos de tiempo, y si tomamos como normal la cifra inferior de velocidad (que alcanzaba a una altitud de 21.000 pies), veremos que los dos aviones estaban muy igualados.

Para cuando los aliados invadieron la Europa continental en junio de 1944, la *Nachtjagd* había alcanzado su máximo en guerra de casi 800 aviones (según los informes del 8.*Ableitung,* había 798 aviones operativos en marzo). Esto suponía una expansión del 35 por ciento desde 1940, cifra que no admitía la comparación con el aumento casi al doble de la fuerza de caza diurna alemana durante el mismo periodo de tiempo. Se produciría una paulatina disminución en esta fuerza desde entonces hasta el final de la guerra.

Hasta entonces, los aviones de la RAF eran prácticamente la única fuerza enemiga con la que había luchado la *Nachtjagd,* pero el 3 de julio de 1944 se produjo la primera misión nocturna de una unidad de P-61 Black Widow de la Novena Fuerza Aérea; se trataba del 422 Grupo de Caza Nocturna de Scorton, Inglaterra. El P-61B era un aparato grande y bien armado, con una velocidad máxima de unos 630 km/h, y su



Este Do 217N-2 (Wk-Nr 1570), con código "3C+IP", perteneciente al 6./NJG 4 apareció en Dübendorf pilotado por el Fw G. Konzac. Se ven claramente las hélices de cuatro palas y los apagadores de llamas del escape para los motores DB 601, además de las antenas del radar FuG 202 en el morro y en los paneles externos de las alas (Hooks)



Desde la perspectiva de la Luftwaffe, uno de los aterrizajes más costosos de un Ju 88 durante la guerra fue el de este aparato en Woodbridge, Suffolk, el 13 de julio de 1944. Su piloto, el Obergefreiter John Mäckle del 7./NJG 2, siguió un rumbo opuesto e inadvertidamente le dio a la RAF todos los datos posibles sobre el SN-2, *Flensburg* y *Naxos,* todos los cuales iban instalados en este Ju 88G-1 (Wk-Nr 712273/"4R+UR"). Esta pieza no supuso a partir de entonces la superioridad total de los británicos en materia de radar, pero ayudó a tomar una serie de medidas paliativas que salvaron a un número incalculable de bombarderos de la RAF; hasta entonces, literalmente iban diciéndoles a los cazas nocturnos alemanes dónde se encontraban exactamente, pues dejaban encendidos sus transmisores IFF y sus radares durante casi todo el tiempo que sobrevolaban territorio enemigo (MAP)

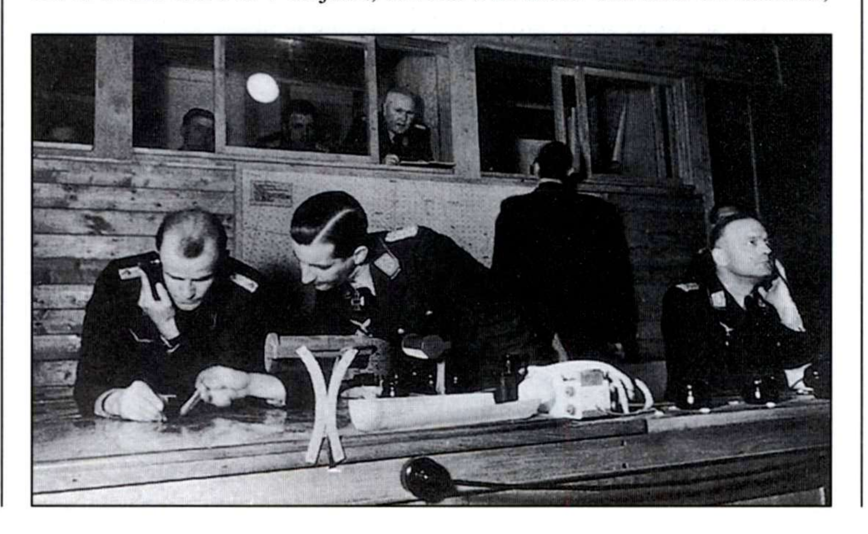
radio de acción normal era de aproximadamente 2.400 kilómetros. Sin embargo, pasaría algún tiempo antes de que los P-61 se encontrasen con aviones alemanes tripulados, pues pasaron sus primeros meses de combate en patrullas contra las bombas volantes V1.

En julio se formó el 4./NJG 3 en Lister, Noruega, una región de operaciones donde la unidad, comúnmente denominada *"Nachtjagdstaffel Norwegen",* permanecería hasta el final de la guerra. Aquel mismo año se trasladó a Nautsi, en el Norte de Finlandia, pero regresó a Lister en octubre de 1944 antes de su traslado final a Kjevik en febrero de 1945. Generalmente, los Ju 88 de la *Staffel* entraban en alerta para cazar a los aviones de la RAF que pasaban por Escandinavia en sus rutas hacia y desde sus objetivos en Alemania.

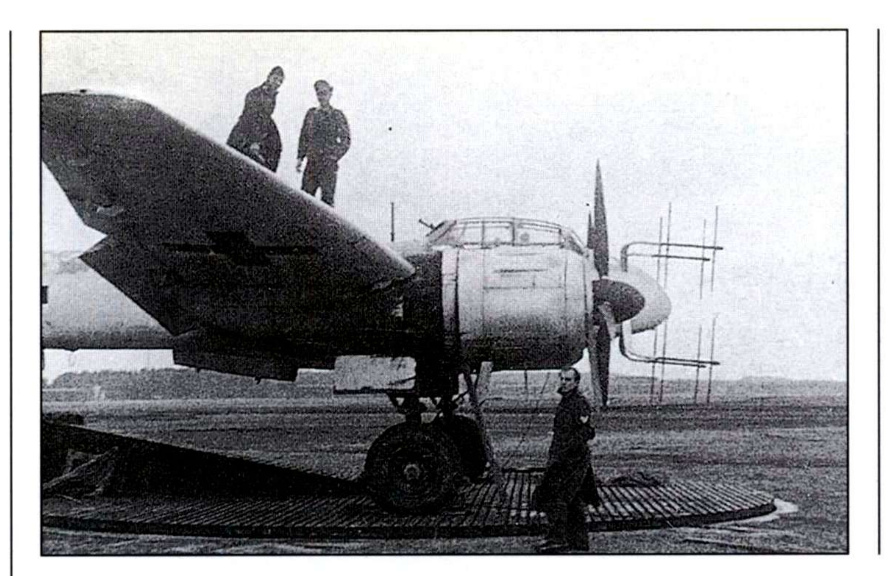
La presencia de la caza nocturna en Escandinavia se veía apoyada por traslados de corta duración desde las unidades regulares con base en Alemania, incluyendo el NJG 1 y algunos elementos del NJG 3. Algunos pilotos de la 10.*Staffel* de este último se trasladaron a Lister durante el otoño de 1943 con la misión específica de impedir los vuelos regulares de correo de la British Overseas Airways Corporation (BOAC) entre Escocia y Suecia.

ADVERSARIOS INUSUALES

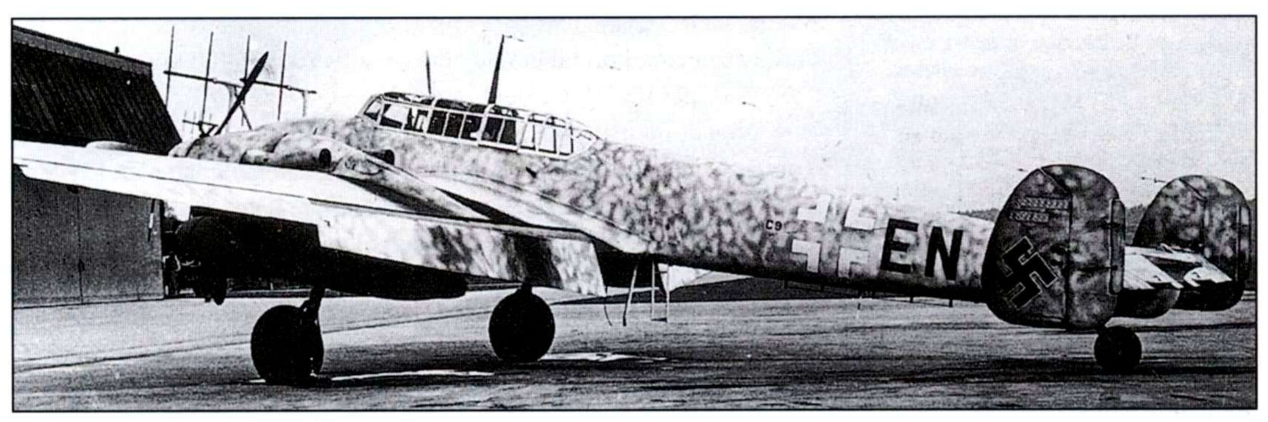
En la noche del 6 al 7 de julio, el NJG 6 se anotó una serie de derribos,



"¡Que vienen los británicos!" Vemos a Wolfgang Falck en la *Gefechtsstand* del cuartel general de la *Luftflotte Reich* en Berlín. Falck le señala algo de interés al Oblt Wever, hijo del famoso general que fue comandante en jefe de la Luftwaffe antes de la guerra, y un firme defensor de los bombardeos de larga distancia antes de morir en accidente aéreo en Dresden, en 1938 (Falck)



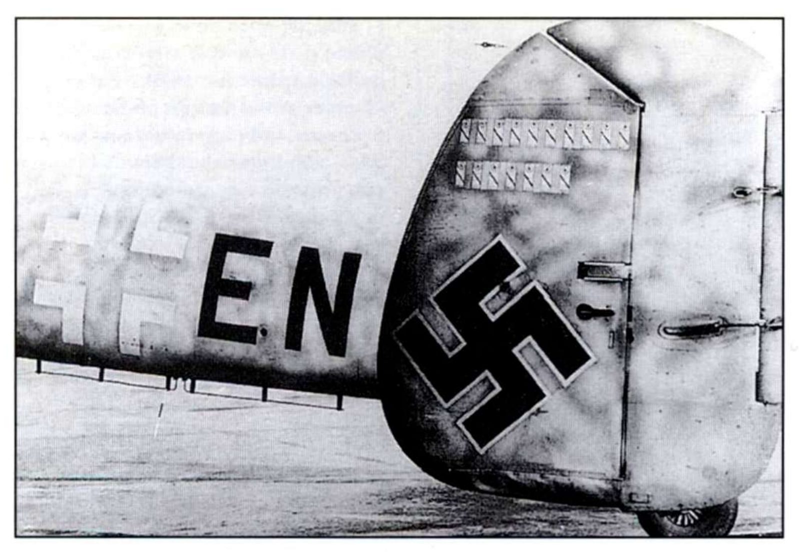
El alineamiento de la brújula y el ajuste de las armas eran sólo dos de las muchas tareas que había que efectuar antes de que pudiese despegar cada aparato de primera línea, con independencia de las condiciones climatológicas existentes. Este Ju 88G, equipado con el SN-2, sirve de atalaya azotada por el viento para los hombres responsables de su puesta a punto (Price)



Entre los cazas nocturnos alemanes que aterrizaron en países que no debían por distintas razones, destaca este flamante Bf 110G-4/R3 pilotado por el as de 34 victorias Oblt Wilhelm Johnen (StKap del 5./NJG 5), quien tuvo que posarse en Dübendorf el 28 de abril de 1944 al perder un motor por la acción del fuego antiaéreo suizo, mientras perseguía a un bombardero de la RAF que había penetrado en espacio aéreo neutral. Johnen ya había derribado a otro bombardero en esta misma salida, elevando su cuenta de victorias a 18 en aquel entonces. Ante el riesgo de que los equipos del aparato cayesen en manos aliadas, Göring "pagó" con 12 Bf 109G-6 la garantía de que se destruiría el Bf 110, lo que ocurrió el 19 de mayo de 1944 en presencia de observadores alemanes... pero, después de que los técnicos suizos desmantelasen el caza y estudiasen todos sus equipos electrónicos (Lutz)

relativamente fáciles, de bombarderos enemigos, que las tripulaciones implicadas describieron como aparatos Wellington. Resulta comprensible que el reconocimiento preciso de los aviones fuese difícil en pleno combate, pero estas víctimas en concreto eran tan poco usuales que incluso el oficial de informes podría haberse sorprendido aunque los pilotos alemanes estuviesen en lo cierto. Se trataba de B-26 Marauder del 322 Grupo de Bombarderos, volando en su segunda misión nocturna operativa. Fue una noche desastrosa para este grupo, pues perdieron nueve aviones por el ataque de los cazas y otros dos quedaron seriamente dañados.

Por su parte, también las tripulaciones americanas se equivocaron respecto de los aviones que les habían atacado. Los supervivientes de la misión informaron de que los atacantes eran "Me 410", que se convirtieron en los atacantes nocturnos "favoritos" para las unidades de la Novena Fuerza Aérea durante su corto periodo como bombarderos nocturnos tácticos. El NJG 6 sólo empleaba los Bf 110 por aquel entonces, y entre las tripulaciones que lograron victorias aquella noche concreta estaba la compuesta por el Oblt Schulte (piloto), Herbert Myer (MBF) y el Uffz Friedrich Fischer (BS), que se anotó el primer derribo a las 22:10 horas. El último avión cayó derribado a las 02:05 horas, y se trataba de la segunda víctima del Hptm Leopold Fellerer y su tripulación del III./NJG 6. El Oblt Wilhelm Johnen de la 8./*Staffel* destruyó dos B-26, y también se anotaron "parejas" de derribos el Uffz Wili Lauterbach, y los Oblt Wolfgang Knieling, Thun y Kraft. El ObFw Sawert se anotó otra victoria dando un total de 14 aviones, aunque realmente se per-



Primer plano de la cola del avión de Johnen en Suiza, que muestra en el timón 17 de sus 34 derribos totales, marcados a la manera "tradicional" de la *Nachtjagd:* una barra blanca con una línea diagonal roja sobre la que figura la escarapela (o el símbolo nacional que corresponda) y la fecha del derribo. Johnen hablaba con gran afecto de este caza, asegurando que "Tenía un cierto aspecto virginal al estar pintada de color casi blanco desde el morro hasta la cola; pero las bocas de los cañones no parecían en absoluto inocentes" (Lutz)

dieron nueve B-26 del 322 por el ataque de los cazas. Dos Bf 110 cayeron derribados, incluyendo el de Wolfgang Knieling, que murió junto con su BS, el Obergefreiter Helmut Neumann. Parece ser que un Messerschmitt cayó abatido por fuego antiaéreo.

A finales de julio, el NJG 1 recibió un único ejemplar del Ta 154 para sus ensayos operativos en profundidad, y también se entregaron dos de los nuevos Ju 88G-6. La fabricación de este último modelo del Ju 88 aumentó rápidamente, de manera que para el 30 de septiembre ya había 84 en servicio, comparado con los 534 Ju 88G-1 disponibles para operaciones en esa misma fecha. Además, la *Nachtjagd* todavía tenía 91 Ju 88C-6 y 29 Ju 88R-2 disponibles.

MÚSICA DE JAZZ

Uno de los peores aspectos de las misiones de bombardeo para los pilotos británicos era el no saber con exactitud qué había destruido el avión que pilotaban otros amigos o colegas. Los bombarderos simplemente explotaban sin razón aparente. No fue hasta mediados de 1943 cuando regresaron algunos aviones a sus bases con pruebas evidentes de que los alemanes tenían un cañón de disparo vertical en sus cazas nocturnos. Poco se podía hacer para contrarrestar esta mortífera arma, dado que el Halifax y el Lancaster llevaban instaladas sus pantallas de radar H2S detrás de la bodega de bombas, por lo que no había sitio para colocar lo que realmente se necesitaba: una torreta de ametralladoras con un artillero. El *Schräge Musik* siguió siendo muy eficaz hasta el final de la guerra.

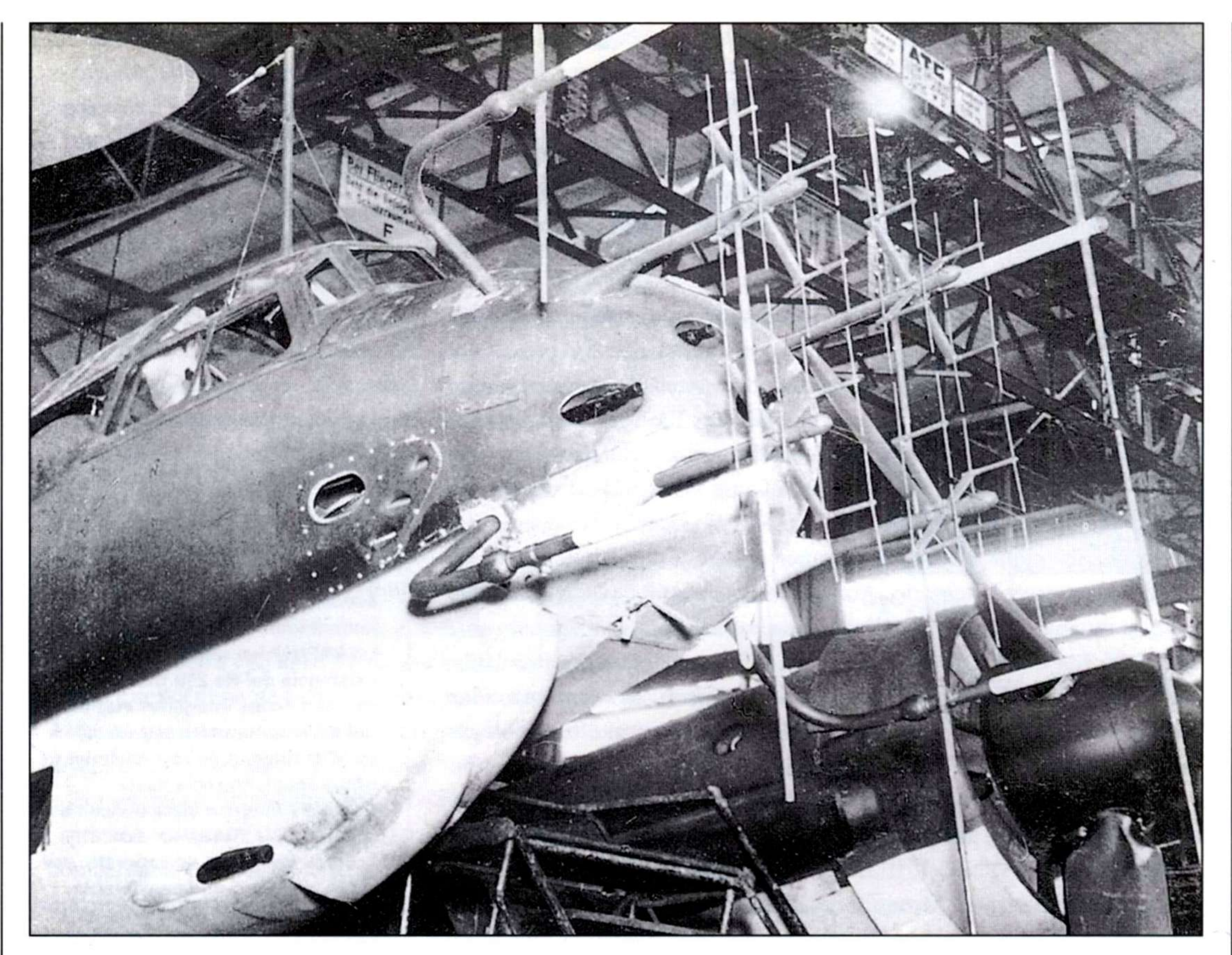
Los modelos más conocidos, como el Halifax, Lancaster y Mosquito, serían la dotación de los escuadrones de primera línea durante el resto de la guerra, aunque no fueron los únicos aviones de la RAF que se encontró la Luftwaffe por la noche. La "guerra del éter" hizo necesarios los servicios del B-24 Liberator y del B-17 Fortress del Grupo Nº 100 del Mando de Bombarderos, además de otros modelos británicos destinados a vuelos en "misiones especiales". Por desgracia para las tripulaciones alemanas de caza nocturna, los esfuerzos del Grupo Nº 100 se centraron casi en exclusiva en ellos. Había unidades en este grupo destinadas a destruir aviones enemigos y neutralizar equipos que fuesen peligrosos para el Mando de Bombarderos. Tuvieron gran éxito según casi todos los indicios.

El rápido colapso del Frente Oriental durante 1944 provocó la retirada de numerosas unidades de la Luftwaffe, incluyendo la unidad original de caza nocturna ferroviaria, NJG 100. La Ges se instaló cerca de Viena y desde el 13 de octubre tuvo nuevo *Kommandeur* de su II.*Gruppe*, concretamente el Hptm Paul Zorner. Zorner era uno de los principales *Experten* de la *Nachtjagd,* y volaba con su Bordfunker Heinrich Wilke desde sus días en el NJG 2, por lo que los dos hombres siguieron juntos en todos los traslados, pasando por los NJG 3 y 5.

Tras participar en 58 de los derribos de Zorner, resultaba más que adecuado que Wilke recibiese la *Ritterkreuz* (el 6 de diciembre de 1944), y

Martin Drewes era uno de los principales *Experten* en caza nocturna, con 49 derribos, 43 de los cuales los obtuvo de noche (Toliver)





Interesante primer plano de un Ju 88, equipado con las antenas tanto del radar FuG 202 *Lichtenstein* BC como del SN-2, sometido aquí a operaciones de mantenimiento (Creek)

fue uno de los pocos operadores de radio, no pilotos, en recibir tal distinción. Zorner permaneció con el NJG 100 hasta el final de la guerra, y se anotó su 59 y última victoria nocturna en enero de 1945; para entonces había volado en 108 misiones de combate.

Durante la fase final de la guerra en el Este, los alemanes desplegaron una gran variedad de tipos de aviones nocturnos; el Fw 189A, por ejemplo, entró en servicio a toda prisa como interceptor nocturno con el NJG 100 y con otras unidades. Dotados del radar FuG 212 y un único cañón de 20 mm instalado como *Schräge Musik,* este y otros modelos se enfrentaron a las incursiones nocturnas de la aviación soviética tras las líneas alemanas.

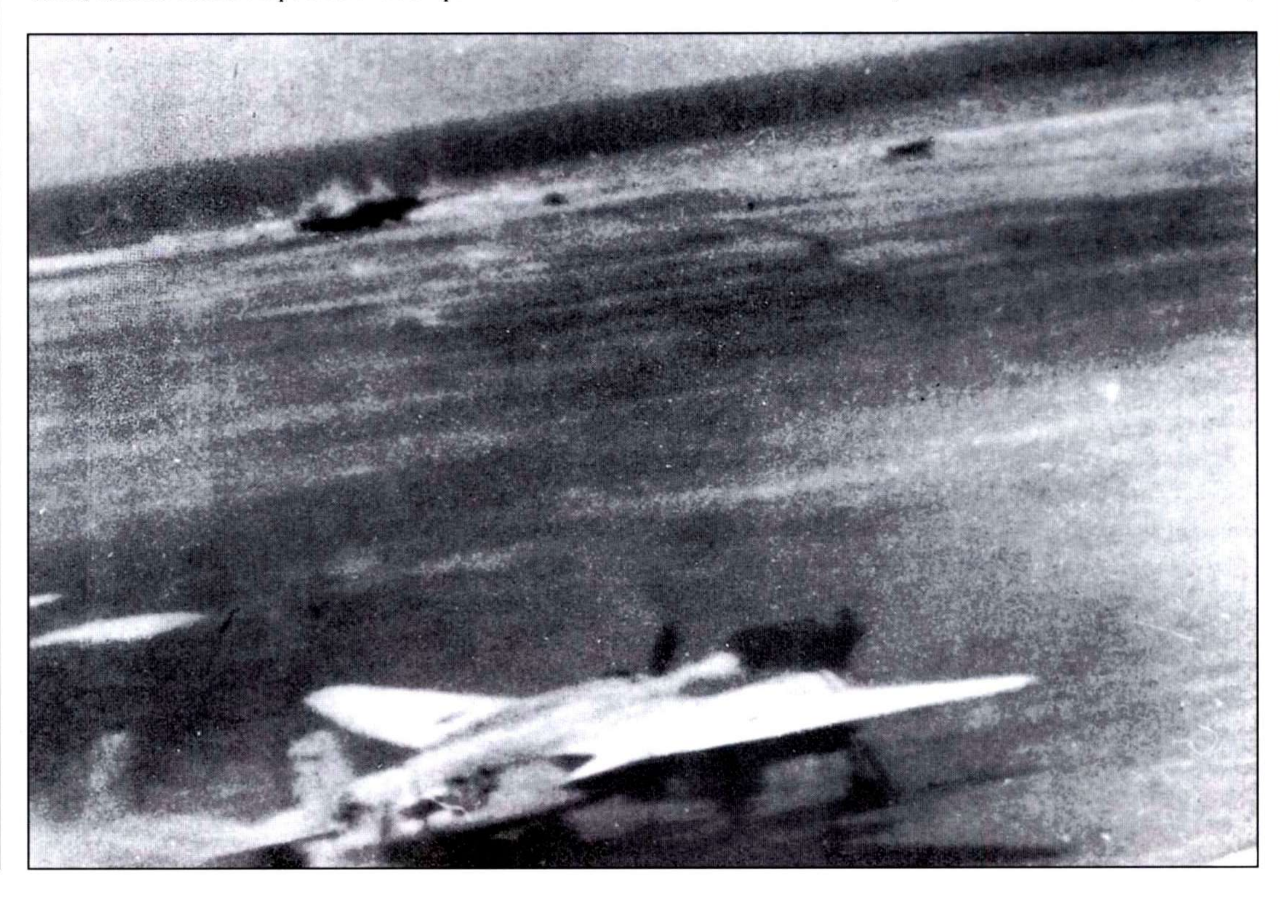
En el frente Occidental, Hitler eligió la fecha del 16 de diciembre para contraatacar a través de las Ardenas, aprovechando que las condiciones climatológicas mantuvieron en tierra a la aviación táctica de los aliados. Cuando mejoró el tiempo, los combates aéreos sobre aquella bolsa de resistencia incluyeron elementos de la *Nachtjagd* en peligrosas misiones de ataque nocturno a tierra. Estas misiones eran independientes de las de los interceptores nocturnos convencionales; las pérdidas de tripulaciones experimentadas se admitían como parte del esfuerzo por aprovechar al máximo el menor nivel de actividad aérea táctica de los aliados durante las horas de oscuridad.

Pero la *Nachtschlachtgruppen* sólo logró escasos éxitos, pues dicha bolsa de resistencia acabó siendo eliminada y los ejércitos aliados prosiguieron su avance. En el frente, el año finalizó con inevitables adiciones a la lista de bajas de la Luftwaffe. Entre las nuevas pérdidas se encontraban el Hptm Heinz Strüning, *Experte* de 56 victorias del NJG 2 que murió

ÚLTIMOS DERRIBOS

Al iniciarse el último año de la guerra, la *Nachtjagd* siguió haciendo todo lo posible para oponer resistencia a la ofensiva de bombardeos de la RAF, pero tuvo problemas incluso para mantener su nivel de relativa ineficacia; uno de ellos fue que se perdió totalmente la cooperación existente en los primeros años entre las baterías antiaéreas y la caza nocturna. Al fallar el enlace entre las dos organizaciones, las baterías disparaban ahora al libre albedrío de sus operadores: con cualquier climatología, a cualquier altitud y durante tanto tiempo como considerasen necesario. Aunque la *Nachtjagd* conocía esta situación, se trataba simplemente de otro desagradable riesgo adicional con el que tenían que convivir, y los aviones propios seguían cayendo derribados por las baterías antiaéreas (como de hecho ocurrió, en menor cantidad, durante toda la guerra). Tras superar casi completamente los problemas asociados al He 219, el I./NJG 1 disponía de 40 aviones operativos a principios de año. Este *Gruppe* seguía siendo el único que sustituyó todos sus aparatos por el Uhu, aunque también llegaron aviones de este modelo al II./NJG 1 y a los IV./NJG 1, III./NJG 5 y NJGr 10. Estas unidades siguieron luchando contra el Mosquito cuando se daba la ocasión; mientras tanto, la RAF había empeorado la comparación al introducir su última ver-

Los cazabombarderos aliados destruyeron un número indeterminado de cazas nocturnos en tierra por toda Alemania; a menudo, la película de su cámara de disparo mostraba la prueba de la existencia de nuevos modelos en servicio. Este fue el caso de esta instantánea; la inteligencia de la USAAF, si bien sabía de la existencia del He 219 tras el examen de las imágenes verticales del aparato tomadas por un avión de PRU (unidad de reconocimiento fotográfico), no tenía hasta entonces ninguna vista oblicua del potente Uhu. Al revelar esta borrosa fotografía de combate, por tanto, se causó un considerable interés. El aparato en llamas es probablemente un He 219A-0 (Price)



sión de caza nocturna durante la guerra, el NF XXX. Era aún más potente que las anteriores versiones del Mosquito, e inició las operaciones a finales de 1944.

El agotamiento siguió cobrándose una terrible factura entre los hombres de la *Nachtjagd,* tanto entre los inexpertos como entre sus *Experten.* El 8 de febrero, el nombre del as de 46 victorias Maj Paul Semrau se unió a la lista de "Gefallen". Fue el segundo *Experte* de mayor éxito en comenzar su carrera a los mandos de un Ju 88C del NJG 2. Semrau cayó derribado con el Ju 88G-6 Wk-Nr 620562 por un Spitfire en caza solitaria, mientras intentaba aterrizar en Twente.

Entre los *Experten* de la *Nachtjagd* que lograron sus últimas victorias en 1945, se encontraba Hans-Joachim Jabs. La noche del 21 al 22 de febrero, la RAF envió 1110 bombarderos pesados sobre Duisberg, Worms y el Canal de Mittelland; esta vía era el objetivo de 165 Lancaster y 12 Mosquito. El Oberst Jabs derribó dos Lancaster de esta fuerza, sus victorias números 49 y 50, con lo que su total de derribos nocturnos llegó a 31.

También siguió cosechando victorias Heinz-Wolfgang Schnaufer, que ya era Kommodore del NJG 4 desde el pasado noviembre. Esta unidad, dotada principalmente con el Bf 110G, estaba bajo el mando del principal piloto de caza nocturna de la guerra, pues nadie superó la cifra de Schnaufer. Al igual que Jabs, Schnaufer infligió grandes daños a los Lancaster el 21 de febrero; derribó a nueve y elevó su recuento hasta los 116.

Por entonces, Schnaufer había perfeccionado tanto su técnica de interceptación que era capaz de distinguir entre los dos tipos principales de bombarderos pesados de la RAF simplemente por el tipo de resplandor de escape que emitían inevitablemente, como él mismo dijo por entonces:

"Cuando nos aproximábamos para identificarlos, el primer indicio era la silueta. Además, los escapes de los Halifax se podían ver a unos 400 o 500 m desde debajo. En los Lancaster, los escapes sólo se podían ver cuando el caza volaba directamente detrás y en línea con el bombardero. En una noche oscura, a veces se podía ver el aspecto del escape desde una distancia de 1.500 m."

Al comentar cómo se defendían generalmente los bombarderos británicos de los cazas nocturnos, Schnaufer afirmó: "No disparan ninguna ráfaga de más, ni abren fuego demasiado pronto, por miedo a que se advierta claramente su posición."

Se supone que, si la guerra hubiese durado más, la Luftwaffe hubiese recibido radares mejorados. Pero la *Nachtjagd* no contó con suficientes contramedidas electrónicas para hacer frente a la ofensiva nocturna de la RAF antes de que cesasen las hostilidades; al menos, no contó con nada que se pareciese a los dispositivos que el enemigo empleaba habitualmente para atacar Alemania de noche. Se emplearon contramedidas pasivas con cierto éxito, con el fin de proteger a la *Nachtjagd* bajo un cierto estado de confusión. Para ello se creaban aviones falsos en la zona de la oleada de bombarderos mediante el lanzamiento de *Duppel* y generando una gran cantidad de tráfico de radiotransmisiones para dar la impresión de que había muchos más cazas nocturnos de lo real. Estas últimas medidas se ejecutaron tanto cuando convenía, como en forma de método organizado, denominado *Orgelpeife* (Órgano de Tubos). En este método, se dirigían una serie de tripulaciones seleccionadas en aviones por separado en una *Staffel* y bajo el control de servicio "Y" hacia una zona cercana al objetivo previsto de los bombarderos.



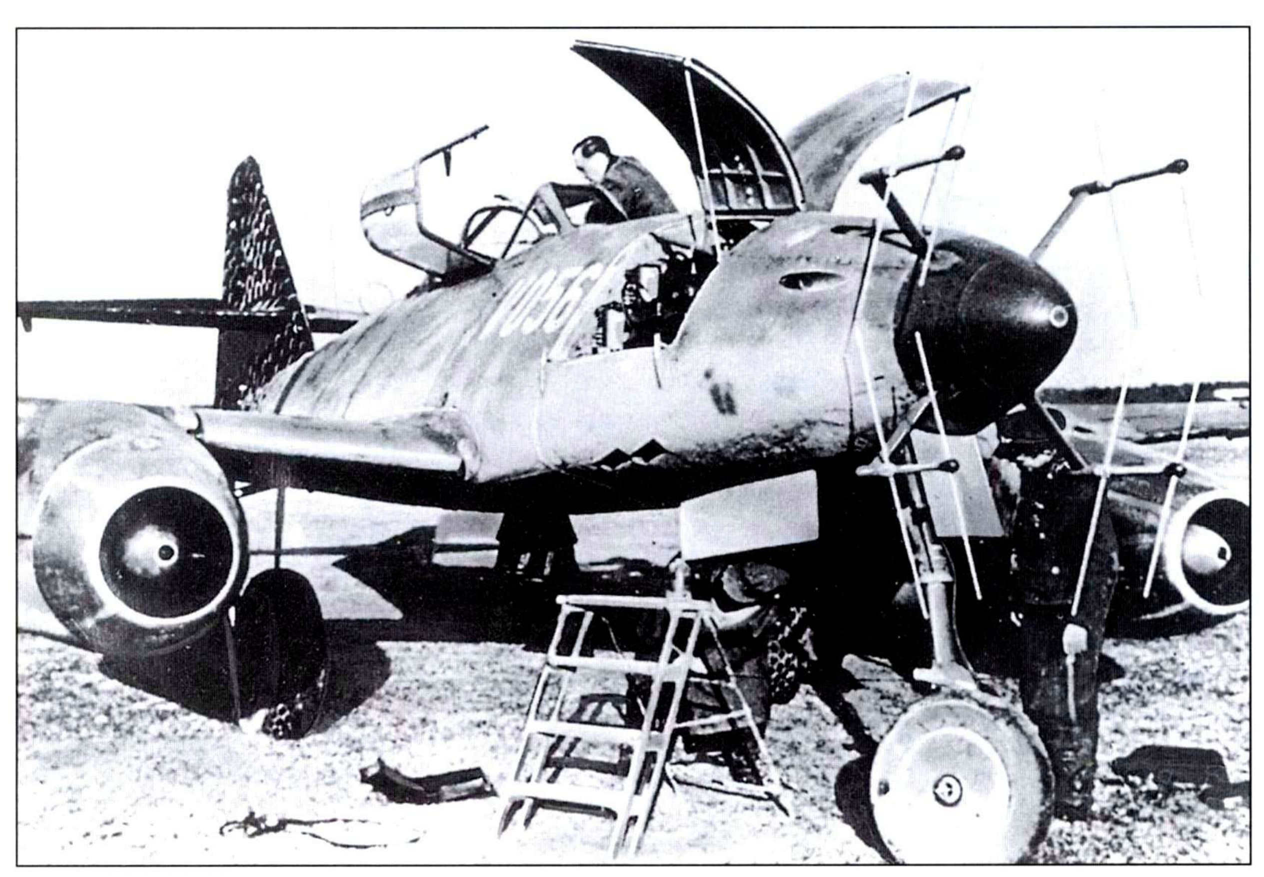
El informe positivo de un subordinado parece satisfacer al principal *Experte* de la *Nachtjagd,* Maj Heinz-Wolfgang Schnaufer (Toliver)

Cuando los atacantes se acercaban, comenzaban las transmisiones de voz. Era importante situar a los cazas nocturnos lo suficientemente cerca de la oleada de bombarderos como para que resultase realista, y las tripulaciones de los bombarderos tuviesen dudas razonables; si no, el esfuerzo era inútil. Se sabe que los III./NJG 2 y III./NJG 3 tenían aviones *Orgelpeife,* y un operador en concreto, el ObFw Gellner, era capaz de imitar tan bien numerosos dialectos regionales alemanes que su avión solía parecerle ¡12 aviones distintos al enemigo! Gellner fue actor antes de la guerra, y también podía emplear diferentes tonos de voz con lo que se multiplicaba la farsa.

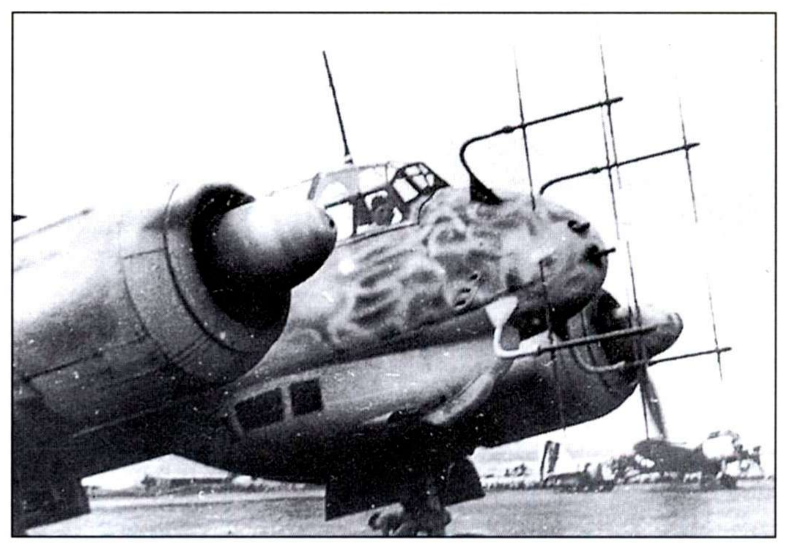
A medida que la guerra se acercaba a su inevitable conclusión, la lista de objetivos valiosos del Mando de Bombarderos iba disminuyendo; numerosas grandes ciudades ya habían quedado devastadas en bombardeos previos, y había poco que ganar en añadir más explosivo a los escombros. Por tanto, durante este periodo los ataques se dirigieron hacia centros industriales más concretos, que los Lancaster y Halifax, siempre con el apoyo de los Mosquito, podían bombardear ahora con gran precisión.

Además de los centros industriales, se empezó a bombardear ciudades más pequeñas, con efectos devastadores. Tales centros se atacaban principalmente porque Harris había agotado ya casi toda su lista de ciudades objetivo. A menudo bastaba con un bombardeo para destruir una de estas ciudades. Por ejemplo, en la noche del 3 al 4 de marzo de 1945, el objetivo era la planta de aceite sintético de Bergkamen; 234 Lancaster y Halifax la inutilizaron sin posibilidad de reparación, mientras que otra fuerza similar en tamaño de Lancaster destruyó el acueducto de Ladbergen en el Canal Dortmund-Ems. El indomable Schnaufer se anotó otras dos victorias

La verdadera respuesta al persistente problema de los alemanes, como era encontrar un "Moskito-Jäger" eficaz, fue el Me 262. Aunque este prototipo de la serie A (Wk-Nr 170056) lleva el conjunto de antenas del radar *Neptun,* la mayoría de derribos nocturnos de Mosquito y de otros modelos aliados parece ser que se lograron con cazas diurnos convencionales y monoplazas, dirigidos hacia sus objetivos por el control de tierra



de entre los aviones que atacaron este último objetivo, donde se perdieron siete Lancaster en total.



Primer plano de un Ju 88R-2, donde se aprecian sus motores BMW y una primitiva góndola, que no se mantuvo ya en la serie G. Las antenas del radar SN-2 que se ven aquí son todo lo "limpias" que se lograron hacer, en este caso con piezas reforzadas de montaje en la base de cada "cuerno" (Creek)

En la noche del 7 al 8 de marzo, la RAF bombardeó Dessau por primera vez, para posteriormente dirigirse contra las refinerías de petróleo situadas en Hemmingstedt y Harburg. Los Bf 110G del NJG 4 estaban activos de nuevo, y los tres aviones enemigos que derribó el Kommodore incluían a su víctima número 121, la última de la guerra. Al igual que muchos otros *Nachtjagd Experten,* Schnaufer había formado un equipo imbatible con su altamente experimentada tripulación y con el venerable bimotor Messerschmitt, que se desenvolvió excepcionalmente bien durante toda la existencia de esta fuerza. En el caso de Schnaufer, su impresionante recuento de victorias contó con la ayuda incalculable de su operador de radio, Fritz Rumpelhardt, y del artillero Wilhelm Gansler. No todas las victorias las consiguió este mismo trío, pues fue inevitable realizar cambios de tripulación durante una carrera operativa tan dilatada, pero Rumpelhardt participó en 100 victorias, mientras que Gansler aseguraba que su propio recuento personal de derribos "parciales" con Schnaufer ascendía a 98.

El timón de cola del último Bf 110G que pilotó Schnaufer estaba adornado con hileras de pequeños símbolos de aviones, con la fecha de cada derribo; Schnaufer era conocido en la RAF como "El Espíritu Nocturno de St. Trond". Las marcas de derribos eran el testimonio mudo de que Schnaufer se había convertido en el más exitoso piloto de caza nocturna de todo el mundo.



JETS NOCTURNOS

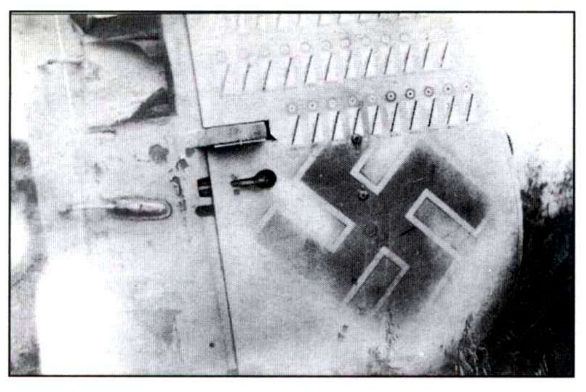
Los intrusos nocturnos aliados seguían siendo una importante amenaza para las operaciones de la *Nachtjagd,* y el alto mando de la Luftwaffe seguía considerando una prioridad en 1945 el encontrar un antídoto práctico a las incursiones del Mosquito y, en menor medida, del P-61. Fueron muy escasos los encuentros documentados con los Black Widow de la Novena Fuerza Aérea como para que los alemanes pudiesen evaluar el peligro que suponía este aparato, pero estaban seguros de que el caza de la USAAF era, al igual que el Mosquito, demasiado rápido como para poder interceptarlo. Se gastaría un combustible precioso en perseguir sin sentido a estos merodeadores aliados, por lo que a menudo se desistía de ello. Pero eso no quiere decir que se olvidase la amenaza que representaban.

Después de que los Bf 109G especialmente preparados y entregados al NJG 11 fallasen claramente en sus intentos de lograr el éxito contra los cazas Mosquito, mientras que el Ta 154 fracasó por los defectuosos materiales de construcción y el He 219 presentaba una escasa fiabilidad (si bien no era fallo del aparato), la perspectiva cambió totalmente. Sólo existía un modelo alemán capaz de igualarse al excepcional avión británico en términos de prestaciones puras: el Me 262.

Los jets operativos eran muy escasos y valiosos, por no mencionar las tripulaciones con experiencia en el modelo y los aeródromos seguros;

La cuenta final de victorias de Martin Backer fue de 58 derribos nocturnos, y ascendió a *Ritterkrauzträger* el 1 de abril de 1944. Más tarde recibiría las Hojas de Roble, el 20 de marzo de 1945 (Toliver)





Sección de cola de un Bf 110G-4 destruido, que muestra un recuento de 33 victorias, todas ellas logradas en 1944 por un piloto de caza nocturna cuya identidad desgraciadamente no se conoce. Se cree que esta sección de cola proviene de un aparato que encontraron las tropas aliadas en Neubiberg (Crow)

había muy poca disponibilidad incluso para llevar a cabo interceptaciones de lo que se consideraba la "peor amenaza" de los bombarderos diurnos de la USAAF, pero a pesar de todo ello se formó el Kommando Welter el 11 de noviembre de 1944 para operar de noche. Esta unidad fue declarada operativa en Magdeburgo el 17 de diciembre con la denominación 10./NJG 11. Estaba bajo el mando del Oblt Kurt Welter, que en principio disponía de 12 Me 262. El General der Flieger Josef Kammhuber estaba al mando de todas las unidades de jets, y puso en práctica su considerable experiencia en técnicas de caza nocturna.

La *Staffel* de Welter, que posteriormente recibió unos 25 Me 262A-1a y siete B-1a/subtipo U1, se desenvolvió extremadamente bien. Al enfrentarse a una de las principales amenazas contra la fuerza convencional de caza nocturna, sus 48 victorias diurnas y nocturnas contra el Mosquito supusieron un importante golpe para la RAF. El propio Welter había realizado con anterioridad un vuelo de prueba del prototipo del Me 262 dotado del radar *Neptun,* pero la mayoría de sus propios derribos nocturnos (más de 20) los logró al parecer en aviones normales sin radar. Su bagaje total durante la guerra de 35 Mosquito suponían un récord total para la Luftwaffe; se los anotó primero mientras pilotaba los Fw 190 del "Wild Sau" y luego con los Me 262.

También otros pilotos lograron buenos resultados. En la noche del 21 al 22 de marzo, el Fw Karl-Heinz Becker destruyó un Mosquito interceptado en la zona de la capital alemana. Su informe del combate describe la acción:

"El 21 de marzo recibí órdenes de despegar de inmediato contra un Mosquito que estaba penetrando en la zona de Berlín. Despegué a las 21:03 horas. Una vez sobre el objetivo (tuve) graves problemas de motor. A las 21:32 logré una buena posición de disparo y abrí fuego, desde debajo y a la derecha del objetivo, a unos 250-150 metros. Pude ver trozos del fuselaje y de las alas (del avión enemigo) desprendidos, que se incendiaban rápidamente. Por lo tanto ascendí y me alejé sobrevolando el objetivo.

Mi motor izquierdo quedó dañado por las piezas despedidas del avión enemigo, por lo que no pude seguir observándolo. Conseguí aterrizar sano y salvo en mi base a las 21:54. Según el sistema Egon, mi ataque tuvo lugar en la referencia de la cuadrícula GG5/6."

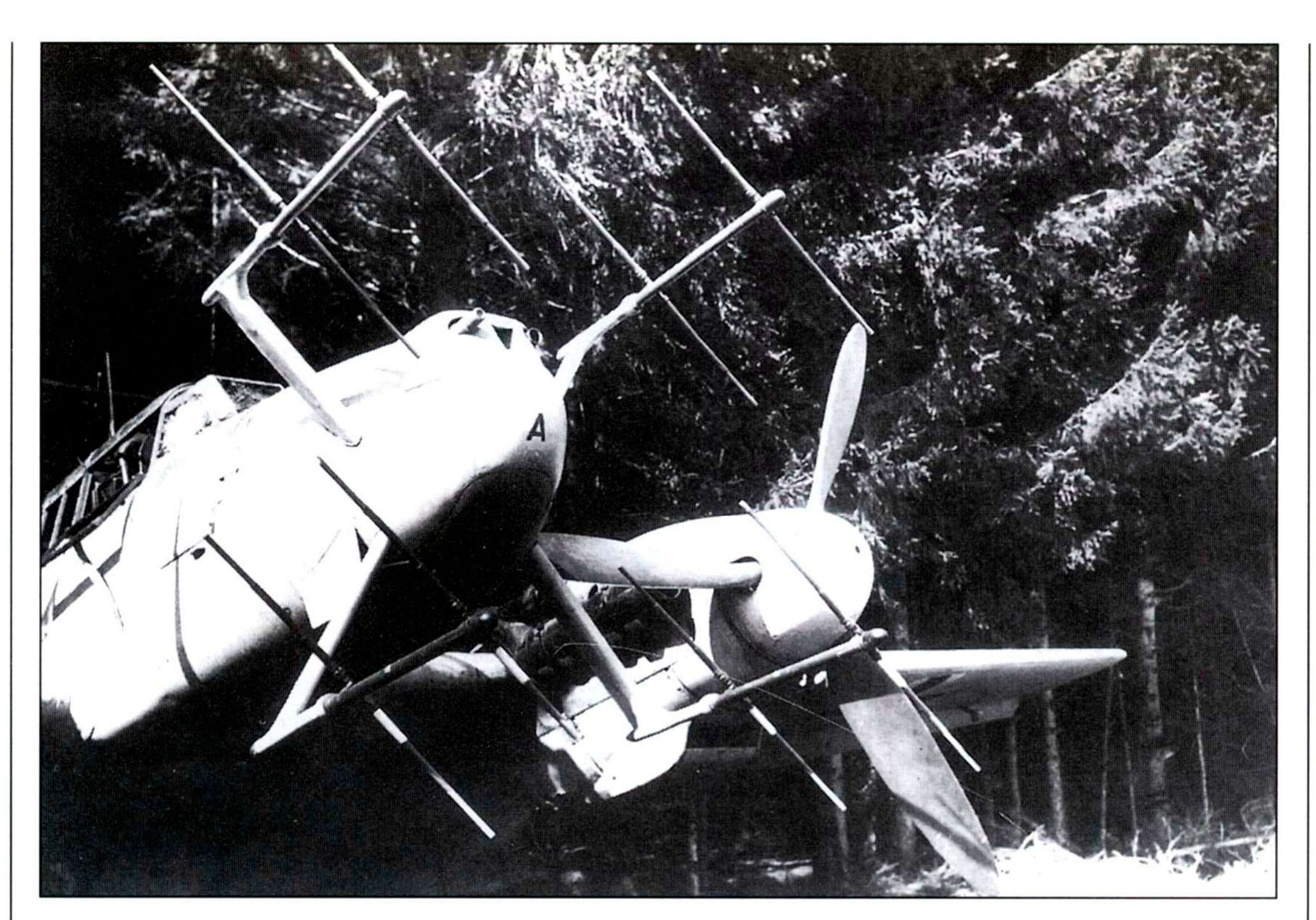
Dos días después, Welter se anotó su tercera victoria con el NJG 10, que era el vigésimo derribo de su unidad. Se trató de otro Mosquito que los reflectores lograron iluminar, y se desintegró en el aire por los impactos del fuego de cañón del Me 262, antes de explotar. Welter atacó por el lado derecho y por detrás, unos 5 o 10º por debajo del mismo. Sólo empleó 30 disparos.

A pesar de la alta cifra total alcanzada por Welter, las cinco victorias del Fw Becker obtenidas contra aviones Mosquito (de entre un total final de siete derribos), todas ellas logradas en marzo de 1945, le colocan en segundo lugar en la lista de pilotos que lograron derribar este aparato mientras pilotaban el Me 262.

Uno de los motivos del éxito del NJG 11 sobre el Mosquito fue que los pilotos del Me 262 no tenían necesidad de disminuir su velocidad para adaptarse a la velocidad de su adversario; las altas prestaciones del Mosquito, que hasta entonces habían sido una de sus principales ventajas, ya no servían para nada. Los pilotos de caza diurna del Me 262 que atacaban bombarderos pesa-

Esta vez la cola va unida a un "esqueleto" algo más completo; se trata de un timón de Bf 110G-4 descubierto por los pilotos del 365 FG "Hell Hawks". El piloto de este aparato, de código "9W+BO" y perteneciente al 6./NJG 101, derribó un único avión soviético y nueve aviones británicos; lleva un diseño de camuflaje con "garabatos" por todas sus superficies superiores, y lo encontraron en Fritzlar (Lutz)





Este Bf 110G-4 forma parte de esa "Cueva de Aladino", repleta de avances aeronáuticos y técnicos de los alemanes, que abrieron los aliados; el aparato estaba oculto en el bosque para apartarlo de las miradas del enemigo. Se trata de un aparato convencional que muestra claramente los dipolos descentrados del SN-2 (Lutz)

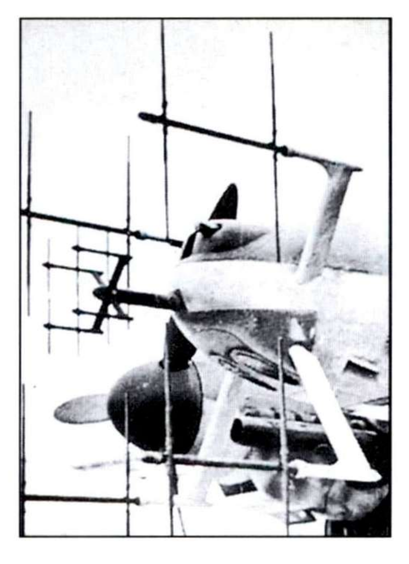
dos y lentos se encontraban con que disponían de muy poco tiempo para apuntar y disparar a su presa, pues si no calculaban con gran precisión su curva de persecución, los rebasaban. Pero al atacar a aviones más rápidos, los pilotos de jet lograban evitar en gran medida este problema.

Teniendo en cuenta la naturaleza temperamental del Me 262, la presencia de un operador de radar podía facilitar considerablemente el trabajo del piloto de jet durante la interceptación nocturna, por lo que se inició el entrenamiento de observadores de radar o navegantes. Pero no hubo tiempo suficiente para que muchas tripulaciones de dos hombres adquiriesen experiencia de vuelo en el Me 262. Algunos informes aseguran que este programa sufrió un serio revés cuando se estrelló uno de los biplazas equipados con radar; el observador murió en el choque, pero justo antes informó de que tenía "señales" intensas en la pantalla de su *Neptun.*

Al igual que otros radares, el *Neptun* pasó por un amplio programa de desarrollo. Culminó en el radar de búsqueda por sectores *Atlas Schwabing,* que utilizaba pantallas CRT con color; la finalidad era que los pilotos de jet pudiesen interpretar rápidamente los datos que presentaba. Una pantalla amarilla indicaba que el objetivo estaba a la misma altitud; el color verde indicaba que estaba por debajo, y si era roja es que el objetivo estaba por encima del caza.

A medida que los aliados invadían más territorio del Reich, aquellas unidades que aún eran operativas se veían obligadas a cambiar constantemente de base. El 12 de abril, el 10./NJG 11 se trasladó a Lübeck, donde permaneció solo durante nueve días antes de trasladarse a un emplazamiento adyacente a la autopista en Reinfeld. Cualquier tramo largo de carretera servía como improvisada pista de aterrizaje, especialmente tras los intensos bombardeos de los aliados que dejaron inservibles numerosos aeródromos. El 7

El misterio sobre qué fue exactamente lo que ocurrió con el último Bf 110G de Schnaufer una vez que llegó al Reino Unido (si es que realmente era su avión, dado que numerosos historiadores de posguerra han negado tenazmente la posibilidad de que tal caza se transportase nunca hasta Inglaterra) sigue sin resolverse. Hasta la identidad exacta del famoso caza sigue abierta a las conjeturas. Es casi seguro que no era el aparato que aquí se muestra, en Knokke-Le Zoute durante su vuelo de traslado hacia Inglaterra el 23 de junio de 1945, aunque este caza (Bf 110G-4/R8 Wk-Nr 180560/"3C+BA" – Nº 15 del Ministerio del Aire) se ha confundido en numerosas ocasiones con el avión de Schnaufer. El otro candidato con más votos era el Bf 110G-5/R1 Wk-Nr 420031/"3C+AA" (Nº 85 del Ministerio del Aire) el cual, al igual que "3C+BA", fue capturado en Eggebek. También se transportó hasta el Reino Unido, y llegó a Farnborough el 28 de julio de 1945. Ambos cazas se desmantelaron en 1946-47. El *Experte* Wilhelm Johnen hizo el siguiente comentario respecto de Schnaufer y de su último Bf 110 tras la guerra: "Al final de la guerra, los ingleses se llevaron la estupenda máquina de Schnaufer a Inglaterra. Los londinenses pudieron admirar el Me 110 en Hyde Park. Mientras movían la cabeza, contaban las barras que representaban los derribos en la unidad de cola. 124... 126... Seguro que les hubiese gustado llevar a Londres al 'Fantasma de St. Trond', pero Schnaufer convalecía en el hospital y no tenía ninguna intención de que los londinenses le observasen en Hyde Park"



de mayo, la unidad de Welter hizo su último traslado a Schleswig-Jagel, pero tuvo que dejar en Magdeburgo uno de los Me 262B-1a/U1, con lo que redujo sus efectivos a seis aviones, cuatro Me 262A-1a y dos B-1a/U.

Si tenemos en cuenta la proporción entre derribos y tiempo que estuvo operativo, el 10./NJG 11 se había convertido en una de las más exitosas unidades de Me 262, y sus hazañas contra el Mosquito demostraron la superioridad de los turborreactores sobre lo mejor que podían ofrecer los motores alternativos.

Sólo se sabe de un miembro de la *Nachtjagd* que se presentase voluntario para el traslado a la *Jagdverband* 44 de Adolf Galland, equipada con el Me 262. Se trataba del Maj Wili Herget quien, tras acumular un total de 73 victorias diurnas y nocturnas, ocupaba el cuarto puesto en la clasificación de la *Nachtjagd.* Volaba con el NJG 3 desde 1941, llegó a *Gruppenkommandeur* del I./NJG 4 a finales de 1942, y posteriormente recibió la *Ritterkreuz* de manos del General der Flieger Kammhuber en junio de 1943, al anotarse su victoria número 30. En abril de 1944 se le otorgarían las Hojas de Roble para conmemorar su victoria número 63.

El 2 de enero de 1945, a causa de un nombramiento administrativo, Herget se vio involucrado de forma indirecta en el programa Me 262, y finalmente llegaría a entrar en combate con este modelo, encuadrado en la JV 44. Durante su servicio en la unidad de Galland, pilotó en combate durante un breve plazo de tiempo el Me 262A-1a/U4 equipado con un cañón Mauser MK214A de 50 mm.

Cuando cesaron las hostilidades, los aliados se encontraron con diversos cazas nocturnos Me 262B-1a/U1 (algunos de ellos equipados con radar) completamente intactos en sus últimas bases operativas. También descubrieron muchos otros ejemplos del material de la *Nachtjagd,* y allí donde el personal alemán no había destruido estos aviones operativos, los equipos de inspección aliados pudieron probar libremente ejemplos completos



Había casi tantos Bf 110 al final de la guerra como al principio, pero con una serie de modificaciones significativas (aquí aparece equipado con las antenas del SN-2 y del FuG 212 en la línea central) en las últimas versiones durante la guerra. Entre ellas estaba la sustitución del atenuador de llamas del escape de "doble tubo" por un tubo recto (Price)



El Ta 154 Moskito con Wk-Nr 320003, encontrado en un escondite de madera en Lechfeld, había sido pintado previamente con un diseño de camuflaje táctico. El NJG 2 empleó en operaciones algunos de estos aviones, sin radar (Crow)



Otro Ta 154 en un estado deplorable, junto a la pista de Lechfeld en el momento de la rendición alemana. El Moskito fue uno de los diversos intentos por dotar a la *Nachtjagd* de un aparato más moderno que el Bf 110 y el Ju 88, pero no pudo alcanzar todo su potencial principalmente por la falta de adhesivos eficaces para pegar la madera de su estructura (Crow)

en funcionamiento de los equipos electrónicos contra los cuales lucharon durante unos dos años.

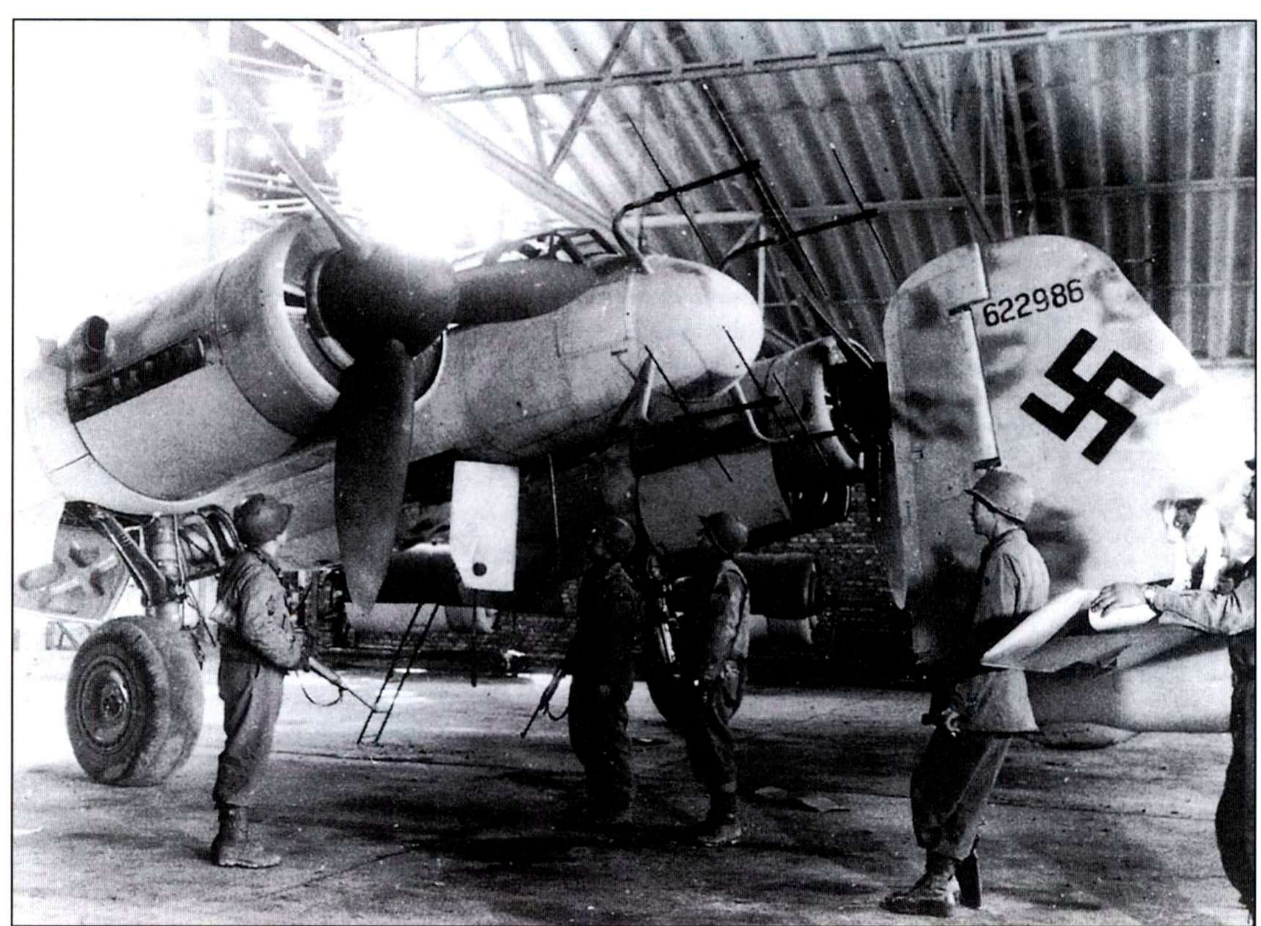
La mayor parte de lo que encontraron era conocido en cuanto a su capacidad y prestaciones, pero hallaron indicios de lo que podía haber llegado a ser la caza nocturna en el futuro, tomando como ejemplo el Me 262. Si los cazas diurnos a reacción eran una novedad fuera de Alemania, ¡qué decir de un interceptador nocturno! Era evidente lo avanzado de la investigación aeronáutica alemana, y si no fuera por el confuso programa de fabricación, las interferencias políticas, los bombardeos aliados y, principalmente, por la excesiva dispersión de los escasos recursos industriales entre demasiados proyectos, la Luftwaffe podría haber supuesto una amenaza mucho mayor para los aliados de lo que en realidad fue. Todos los miembros de los equipos de inspección aliados se dieron cuenta de este hecho cuando se toparon con el contenido de la "cueva de Aladino" aeronáutica de los alemanes.

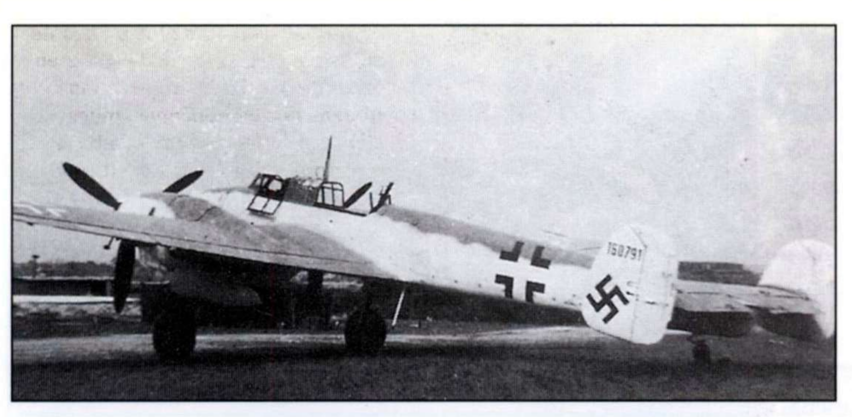
En los interrogatorios de los aliados tras la guerra, Kammhuber aseguró que si hubiese dispuesto de 18 *Nachtgeschwaderen* en lugar de los seis que formaban la columna vertebral de su fuerza, habría podido lograr muchos más resultados, llegando probablemente a forzar a los británicos a recortar o modificar su política de intenso bombardeo. También cayeron en manos aliadas otros miembros destacados de la fuerza de caza nocturna: "Wolf" Falck fue capturado por la 20 División norteamericana, mientras que Schnaufer fue entrevistado de manera informal por un equipo de la RAF en Grove, Dinamarca, una vez que los miembros del NJG 4 acataron las órdenes de inutilizar sus Bf 110G para el vuelo mediante la retirada de los timones de cola y los pernos. Por desgracia, el principal *Experte* de la *Nachtjagd* murió en Francia en julio de 1950 en un accidente automovilístico; fue un destino similar al que se encontraron otros pilotos en los primeros años de la posguerra.



Este primer plano de los postes de anclaje de las antenas del SN-2 en un Ju 88G-6, capturado por las fuerzas norteamericanas, muestra claramente las piezas de la base reforzadas con "costillas" (Crow)

Además de los aviones que los pintores de la *Nachtjagd* tuvieron tiempo de marcar con los identificativos de unidad, las tropas norteamericanas encontraron cientos de aviones nuevos, recién llegados de sus vuelos de entrega. Estos Ju 88G-6 "limpios" los encontraron los hombres de la 6ª. División Acorazada mientras inspeccionaban Langensalza el 7 de abril de 1945. El aparato de la izquierda tenía su Werk-Nummer impreso en la pata del tren de aterrizaje (Crow)





En la fábrica de Luther, cerca de Brunswick, y a pesar de su desesperada situación, los alemanes encontraron tiempo para realizar una serie de cambios en los camuflajes y marcas de los cazas nocturnos, como puede verse en este Bf 110G-4 y en otros ejemplos. La diferencia principal era que las marcas de la *Balkenkreuz,* que antes se pintaban de blanco, ahora eran negras, mientras que las superficies superiores del fuselaje y de las alas presentaban un tono gris mucho más definido en contraste con el acabado claro del resto del fuselaje. Con este diseño se usaba también una franja amarilla en la parte trasera del fuselaje (Crow)

Paul Zorner tuvo más suerte, aunque pasó cinco años en una prisión soviética. Tras rendirse a las tropas americanas cerca de Karlsbad, en Checoslovaquia, el 10 de mayo de 1945, fue entregado a las tropas soviéticas y no salió en libertad hasta 1950.

Entre los numerosos pilotos de la *Nachtjagd* que lograron múltiples victorias, destacan también las cifras logradas por Werner Hoffman del NJG 3 y 5, con 51, Rudolf Frank del NJG 3 con 45, Josef Kraft de los NJG 1, 4, 5 y 6 con 56, Herbert Lutje de los NJG 1 y 6 con 50, y Heinz Vinke con 54.

Se obtuvieron valiosos datos y material al interrogar en profundidad a los principales oficiales de la *Nachtjagd,* incluyendo a Kammhuber, Martini y Schmid; todos ellos prepararon extensos informes que se estudiaron a fondo y se pusieron de algún modo en práctica, principalmente por los norteamericanos. Pero ni los aliados ni sus enemigos hasta entonces se dieron cuenta de que nunca más se produciría una guerra de caza nocturna como la que acababa de terminar, con una difícil victoria por la que se pagó un alto precio.

En lo que respecta a los aviones empleados en la *Nachtjagd,* los modelos más comunes respondieron extremadamente bien. Tanto el Ju 88 como el Bf 110 eran adaptaciones de diseños destinados originalmente a otros cometidos; y de ellos, el *Zerstörer* de Messerschmitt hizo mucho más que honor a su reputación durante la horas de oscuridad. Tras sus pobres resultados en la Batalla de Inglaterra, este modelo quedó desacreditado principalmente en la "prensa popular"; pero el Bf 110 se vengó con creces de la humillación sufrida en 1940 sobre el Canal, convirtiéndose en el más exitoso caza nocturno (en cuanto a número de victorias) de todos los tiempos... y casi todas sus víctimas fueron británicas.

El Ju 88 maduró hasta convertirse en un excepcional caza nocturno, con un excelente radio de acción y con espacio suficiente para albergar los equipos adicionales necesarios para este cometido. También estaba bien armado, y muchos de los principales grupos de caza nocturna lo emplearon con entusiasmo.

Numerosos aviones de la Luftwaffe se enviaron a Inglaterra para su evaluación, incluyendo este Ju 88G-6, que incluye los escapes con atenuación de llamas, una instalación Naxos y un paquete ventral con doble cañón de 20 mm (Price)



Ambos bandos recopilaron montones de estadísticas que demostraban la magnitud del esfuerzo bélico y, en el caso de la *Nachtjagd,* anotaron la destrucción de aproximadamente 7.400 aviones enemigos (la mayor parte de ellos sobre el Reich y Europa Occidental) a manos de las seis principales Geschwader y de formaciones más pequeñas, incluyendo las unidades "Wilde Sau". Esta cifra total en todos los teatros de operaciones de la guerra incluía tanto victorias diurnas como nocturnas y, como era de esperar, revela que el NJG 1 fue la unidad más destacada con 2.311 victorias. Este esfuerzo le costó a la *Ges* 135 oficiales y 541 hombres muertos durante este periodo, desde el 26 de julio de 1940 hasta el 8 de mayo de 1945.

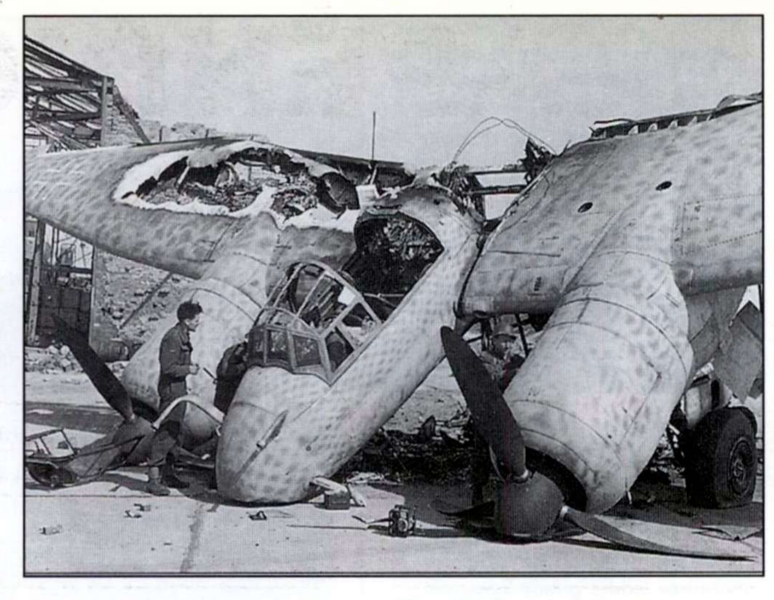
Podemos cotejar con estos resultados algunas cifras de pérdidas de los aliados: las pérdidas totales

de cazas nocturnos Mosquito fueron de 84 aparatos por todas las causas posibles, incluyendo 25 NF XXX, la mayor parte de los cuales fueron abatidos por los He 219 y Me 262. Frente a esta cifra, fueron 568 los aparatos Mosquito de cualquier tipo que "no lograron regresar" de sus misiones de guerra. Por otra parte, las tripulaciones de Mosquito se anotaron el derribo de 249 aviones, cazas nocturnos la mayoría de ellos; este total incluye 83 Bf 110 derribados por los escuadrones de apoyo a bombarderos del Grupo Nº. 100 y diez Bf 110 abatidos por unidades ajenas al Grupo Nº. 100.

Los dos escuadrones de P-61 Black Widow operativos con la Novena Fuerza Aérea en Europa (los NFS 422 y 425) se anotaron el derribo de 43 y 10 aparatos respectivamente, además de un total combinado de 7 probables y 7 dañados. Otras cuatro unidades de caza nocturna de la USAAF, equipadas principalmente con Beaufighter y Mosquito, derribaron probablemente también un pequeño número de cazas nocturnos.

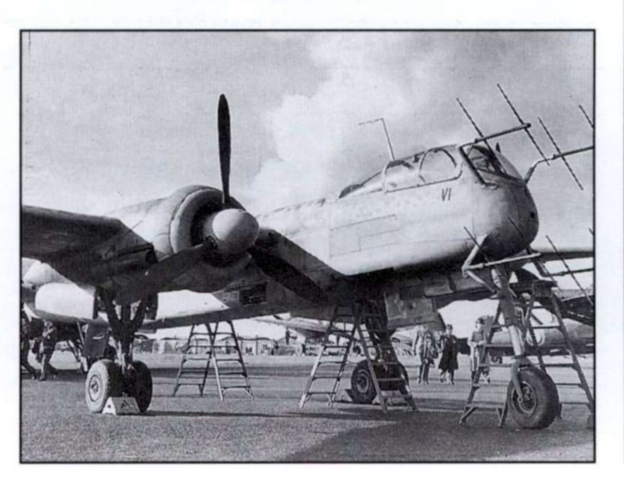
A pesar de lo terrible de las pérdidas de la *Nachtjagd,* proporcionalmente fueron menores (en fríos términos estadísticos) que el sacrificio realizado por otras armas de la Luftwaffe, como por ejemplo la Jagdwaffe, para acabar perdiendo una guerra. Como es natural, esto se debe en parte al tamaño relativamente pequeño de la *Nachtjagd* a lo largo de las hostilidades, pero sus supervivientes, a pesar de la derrota, podían estar orgullosos de haber formado parte de una organización muy avanzada técnicamente, un cuerpo con el que tuvo que vérselas el enemigo hasta el final.

Por otra parte, la historia de la *Nachtjagd* se perpetúa en la Luftwaffe actual gracias al 1./JBG 74 "Mölders". Esta *Staffel* ha adoptado la insignia de los tiempos de la guerra y, tal y como dice "Wolf" Falck, "los pilotos se llaman a sí mismos la 'Falken-Staffel'; ellos son los jóvenes Falken y yo soy el viejo Falke".



Tanto las instantáneas que tomaban las tropas posando junto al material abandonado como las fotos oficiales sirvieron para descubrir algunos interesantes diseños de camuflaje en cazas nocturnos. Un ejemplo de foto oficial es este Ju 88G incendiado y sin radar, visto en una rampa cubierta de chatarra en "un aeródromo cerca de Brunswick", según rezaba el pie de foto de la USAAF

El Imperial War Museum (Museo Imperial de Guerra) en Lambeth, al Sur de Londres, es el hogar en la actualidad del timón izquierdo del último Bf 110G que pilotó Heinz-Wolfgang Schnaufer. Fue meticulosamente decorado por la tripulación de tierra del NJG 4 encargada de cuidar del avión que pilotaba el principal *Experte* de la *Nachtjagd,* con 121 victorias en su haber (IWM)



Una exhibición en Farnborough en octubre y noviembre de 1945 mostró a la prensa y al público muchos de los últimos aviones de combate alemanes. Entre los aparatos expuestos se encontraba este He 219, que incluía su radar SN-2

APÉNDICES

Ases Expertos de la *Nachtjagd*

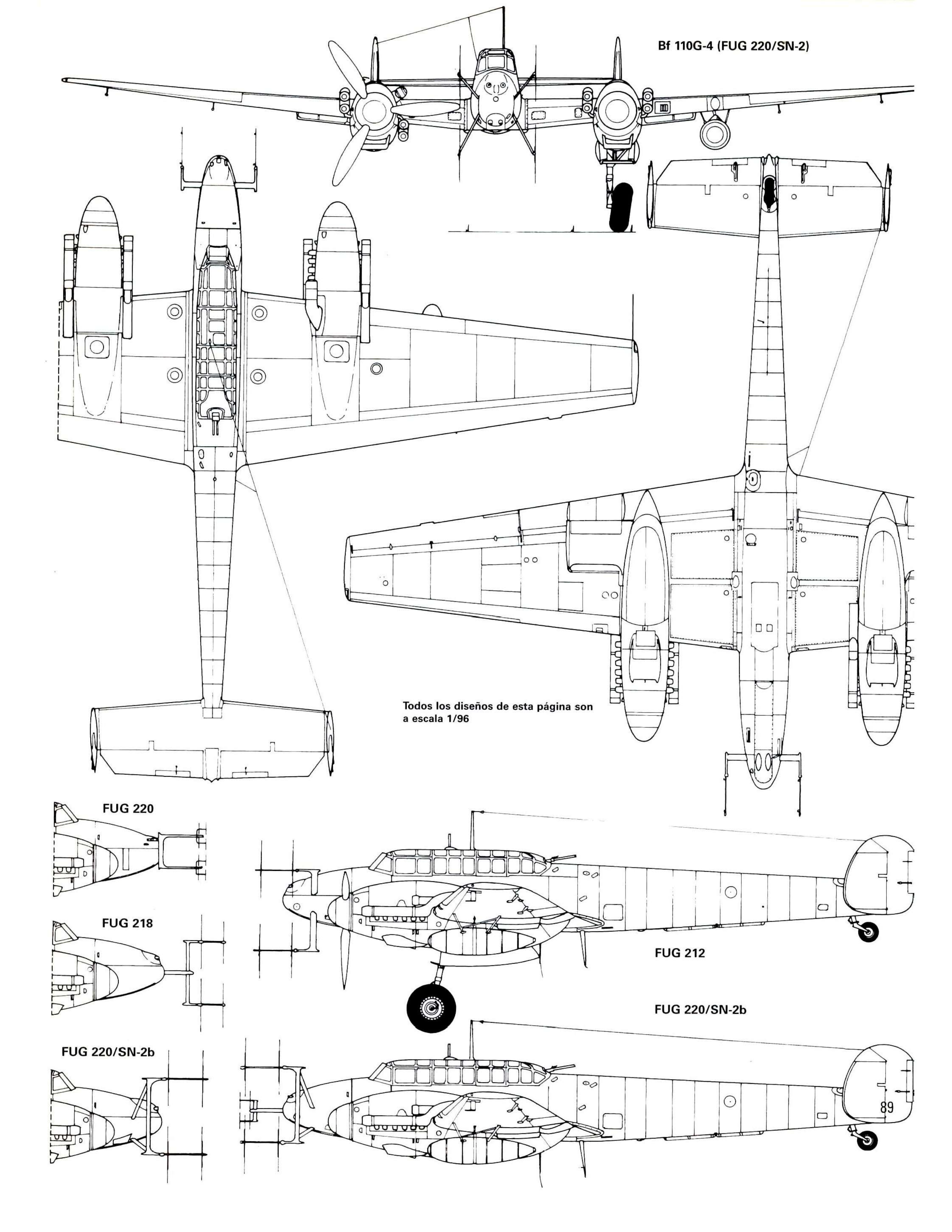
Nombre	*Derribos (victorias)*	*Unidad/es de la Nachtjagd*	
Schnaufer, Heinz-Wolfgang	121	NJG 1 y 4	
Lent, Helmut	102 (113)	NJG 1, 2 y 3 (muerto el 7/19/44 a causa de un accidente el 5/10/44)	
zu Sayn-Wittgenstein, Prinz Heinrich	83	NJG 2, 3 y 5	(MC 21/1/44)
Meurer, Manfred	65	NJG 1 y 5	
Radusch, Günther	65	NJG 1, 2, 3 y 5	
Streib, Werner	65 (68)	NJG 2	(MC 21/1/44)
Rökker, Heinz	64	NJG 2	
Schoenert, Rudolf	64 (65)	NJG 1, 2, 5 y 100	
Zorner, Paul	59	NJG 2, 3, 5 y 100	
Raht, Gerhard	58	NJG 2 y 3	
Becker, Martin	58	NJG 3, 4 y 6	
Herget, Wilhelm	57 (73)	NJG 3 y 4	
Francsi, Gustav	56	NJG 100	
Kraft, Josef	56	NJG 1, 4, 5 y 6	
Strüning, Heinz	56	NJG 1 y 2	(MC 21/12/44)
Welter, Kurt	56 (63)	JG 300 y NJG 11	
Frank, Hans-Dieter	55	NJG 1	(MA 27/9/43)
Vinke, Heinz	54	NJG 1	(DC 26/2/44)
Geiger, August	53	NJG 1	(MC 29/9/43)
Hoffmann, Werner	51 (52)	NJG 3 y 5	
zur Lippe-Weissenfeld, Prinz Egmont	51	NJG 1 y 5	
Greiner, Hermann	50 (51)	NJG 1	
Lütje, Herbert	50	NJG 1 y 6	
Drewes, Martin	49	NJG 1	
Kollak, Reinhard	49	NJG 1 y 4	

( ) = Total final, incluso victorias diurnas

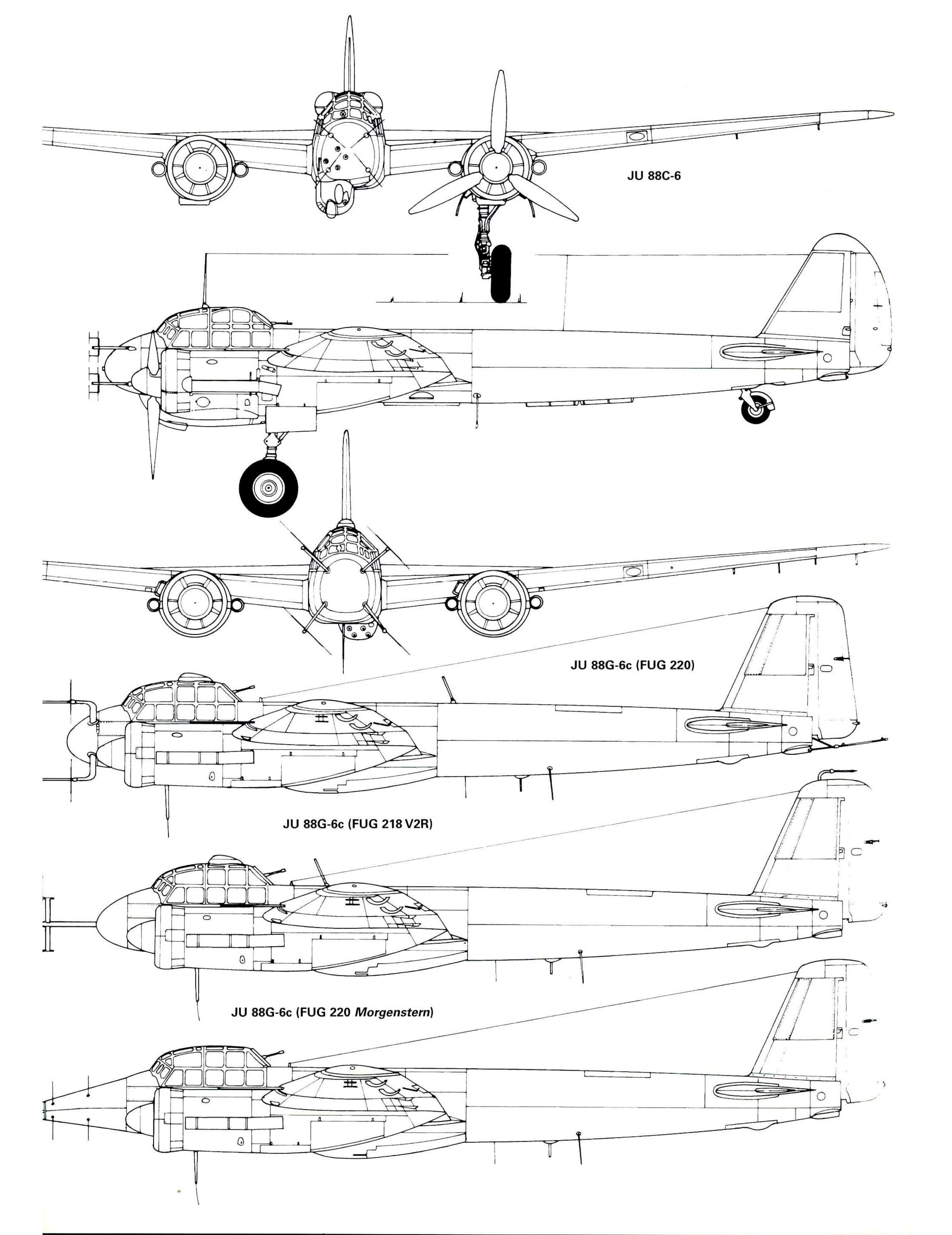
MC = Muerto en combate

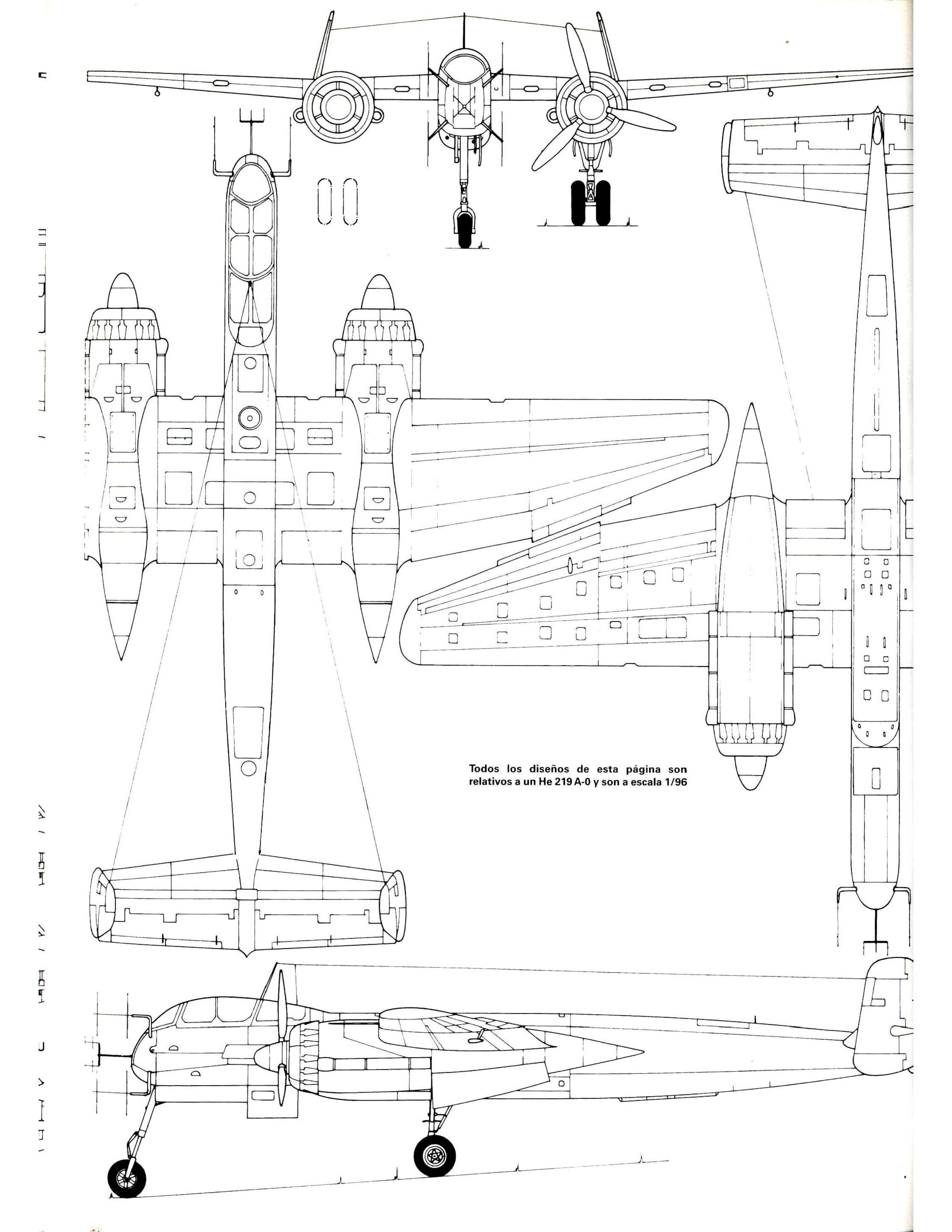
MA = Muerto en accidente aéreo

DC = Desaparecido en combate



Bf 110G-4 (FUG 220/SN-2)
Todos los diseños de esta página son a escala 1/96
FUG 220
FUG 218
FUG 212
FUG 220/SN-2b
FUG 220/SN-2b


JU 88C-6
JU 88G-6c (FUG 220)
JU 88G-6c (FUG 218 V2R)
JU 88G-6c (FUG 220 Morgenstern)



Todos los diseños de esta página son relativos a un He 219 A-0 y son a escala 1/96



Cuando la Luftwaffe se involucró en la guerra, su fuerza de caza nocturna era prácticamente inexistente gracias a que su responsable, el Reichmarschall Hermann Göring, afirmaba que jamás caerían bombas sobre Alemania. Hacia mediados de 1940 era evidente que estaba equivocado; rápidamente se formó la primera escuadrilla de caza nocturna, dotada de Bf 110. Al principio sólo podían detectar al enemigo por contacto visual, pero la fuerza mejoró su eficacia considerablemente con la creación de la cadena de radares "Giant Würzburg", que discurría desde Dinamarca hasta la frontera suiza, por entonces con radar aerotransportado; a finales de 1942, la fuerza de caza nocturna controlaba unos 389 cazas y había derribado 1.291 bombarderos de la RAF, solamente en aquel mismo año. Pero las oleadas de ataque de los bombarderos aliados, cada vez más numerosos, estaban minando las defensas alemanas, por lo que se usaron también cazas monoplaza diurnos (Fw 190 y Bf 109G). Los modelos nuevos de caza tales como el He 219 lograban sobrevivir en los mortíferos cielos nocturnos hasta 1945, pero fue finalmente el apabullante número de bombarderos aliados lo que desequilibró la balanza.

